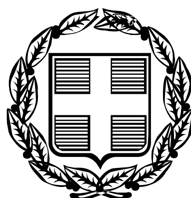


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ | Αρ. Φύλλου 1285

12 Σεπτεμβρίου 2006

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ Αριθμ. 317/V

Λήψη απόφασης επί της καταγγελίας των εταιρειών «ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΕ.» «ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε.» και «ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΝΕ», κατά της εταιρείας «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣΑ.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ»

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου, του κτηρίου των Γραφείων της (Κότσικα 1Α και Πατησίων), την 25η Μαΐου 2006, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Σπυρίδων Ζησιμόπουλος
Μέλη: Αριστομένης Κομισόπουλος,
Αριστέα Σινανιώτη,
Φαίδων Στράτος,
Γαρυφαλιά Αθανασίου,
Χρήστος Ιωάννου,
Σπυρίδων-Βασίλειος Χριστιανός,
Δημήτριος Γιαννέλης,
Ελίζα Αλεξανδρίδου και
Αθανάσιος Στεφόπουλος, λόγω κωλύματος της τακτικής Γεωργίας Μπεχρή - Κεχαγιόγλου

Γραμματέας: Όλγα - Ανίτα Ραφτοπούλου, λόγω κωλύματος της τακτικής Αικατερίνης Τριβέλη.

Θέμα της συνεδρίασης ήταν η λήψη απόφασης επί της καταγγελίας των εταιρειών «ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΕ.», «ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε.» και «ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΝΕ», κατά της εταιρείας «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ».

Στη συνεδρίαση είχαν νομίμως κλητευθεί και παρέστησαν οι εξής: α) για την καταγγέλλουσα εταιρεία «ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΕ.», ο νόμιμος εκπρόσωπός της Κυριάκος Αντωνίου μετά του πληρεξουσίου δικηγόρου Ιωάννη Κυπριωτάκη β) για την καταγγέλλουσα «ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε.», ο νόμιμος εκπρόσωπός της Παναγιώτης Καλογήρου μετά του ως άνω πληρεξουσίου δικηγόρου Ιωάννη Κυπριωτάκη και γ) η καταγγελλόμενη εταιρεία «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ» ο Γιώργος Ζησιμόπουλος, Γενικός Διευθυντής αυτής μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων Παναγιώτη Μπερνίτσα, Αυγουστίνος Αλμυρούδη και Ευαγγελίας Νιουρίου.

Η τρίτη καταγγέλλουσα εταιρεία «ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΝΕ» έχει ήδη αναστείλει τις δραστηριότητές της και παραιτείται της καταγγελίας.

Στην αρχή της συνεδρίασης το λόγο έλαβε η εκτελούσα χρέη Γενικής Εισηγήτριας Μαρίνα Σταυροπούλου, Προϊσταμένη της Δ/νσης Νομικών Υπηρεσιών της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού (εφεξής Γ.Δ.Α.), κωλυομένου του Γενικού Διευθυντή Παναγιώτη Αδαμόπουλου η οποία ανέπτυξε συνοπτικά την εισήγηση της Γ.Δ.Α. και κατέληξε στα εξής: «Η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, βάσει των διατάξεων του άρθρου 9 του ν. 703/1977, όπως ισχύει και λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω προτείνει τα εξής: α) Να υποχρεωθεί η καταγγελλόμενη εταιρεία «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ» να παύσει την ανωτέρω παράβαση του άρθρου 2 του ν. 703/1977, όπως ισχύει και να παραλείπει αυτή στο μέλλον, β) Να επαναφέρει το καθεστώς ειδικής μεταχείρισης για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής που παρέχουν υπηρεσίες θαλασσίων εκδρομών στην ευρύτερη περιοχή της Διώρυγας εντάσσοντας τα σκάφη αυτά σε χωριστή κατηγορία ως προς το ύψος των τελών που θα οφείλουν να καταβάλουν. γ) Να διαμορφώσει τα τέλη σε χαμηλότερο επίπεδο λαμβάνοντας υπόψη τους παράγοντες της συχνότητας διέλευσης και της εγγύτητας των προορισμών έτσι ώστε να μην δημιουργούνται δυσμενείς όροι για τη δραστηριοποίηση των σκαφών που παρέχουν ίδιες υπηρεσίες με αυτό της καταγγελλόμενης, δ) Να υποχρεωθεί η «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ» να κοινοποιήσει εντός τριάντα (30) ημερών από τη γνωστοποίηση της απόφασης τα ληφθησόμενα μέτρα στην Επιτροπή Ανταγωνισμού και το διάγραμμα εφαρμογής τους, με απειλή χρηματικής ποινής ύψους 5.000 ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης μετά τη λήξη της σχετικής προθεσμίας.

Στη συνέχεια το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι και οι εκπρόσωποι των ενδιαφερομένων μερών οι οποίοι ανέπτυξαν τις απόψεις τους, απάντησαν σε ερωτήσεις, που τους υπέβαλαν ο Πρόεδρος και τα Μέλη της Ε.Α., και ζήτησαν οι μεν καταγγέλλουσες να γίνει δεκτή η καταγγελία τους, η δε καταγγελλόμενη εταιρεία να απορριφθεί αυτή, αναφερόμενες αμφότερες και στα υπομνήματα που θα καταθέσουν.

Με την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας ο Πρόεδρος της Ε.Α. έδωσε προθεσμία στα ενδιαφε-

ρόμενα μέρη έως την 31η Μαΐου 2006 για την υποβολή υπομνημάτων.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνήλθε σε Διάσκεψη την 8η Ιουνίου 2006, ημέρα Πέμπτη και ώρα 16:00 στην ως άνω αίθουσα συνεδριάσεων του 1ου ορόφου των Γραφείων της, και αφού έλαβε υπόψη της τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, την Εισήγηση της Γ.Δ.Α., τις απόψεις που διατύπωσαν προφορικώς τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη συζήτηση της υπόθεσης και με τα υπομνήματά τους τα οποία υπέβαλαν, καθώς και τα όσα κατέθεσαν οι μάρτυρες κατά την ακροαματική διαδικασία, ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

I. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού συζήτησε την με ημ. αρ. πρ. 3443/6.7.2004 καταγγελία των εταιρειών «ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Ν.Ε.», «ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε.» και «ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Ν.Ε.», οι οποίες καταγγέλλουν παράβαση του άρθρου 2 του ν. 703/1977, όπως ισχύει, εκ μέρους της εταιρείας «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ» (εφεξής ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ).,

Στη συνέχεια με την υπ' αριθμ. 2685/16.5.2005 επιστολή τους οι καταγγέλλουσες, μας γνωστοποίησαν ότι η μια εξ αυτών εταιρεία, «ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Ν.Ε.», έχει ήδη αναστείλει τις δραστηριότητές της και παραιτείται του σχετικού ως άνω δικογράφου (καταγγελίας).

II. Τα μέρη

1. Οι εταιρείες, «ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΕ.» και «ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε.» (καταγγέλλουσες), είναι όπως αναφέρουν στην καταγγελία τους οικογενειακές ναυτικές εταιρείες, διαθέτουν από ένα πλοιάριο κάθε μια και δραστηριοποιούνται την τελευταία εικοσαετία στον Σαρωνικό και Κορινθιακό Κόλπο, με κύριο αντικείμενο τον διάπλου της Διώρυγας της Κορίνθου και την περιήγηση των παραθεριστών στις πέριξ περιοχές.

Ειδικότερα η ναυτιλιακή εταιρεία «ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΕ», εδρεύει στον Πόρο, συστάθηκε το 1990 και η μόνη δραστηριότητά της είναι η διενέργεια τουριστικών πλόων στον Κορινθιακό και Σαρωνικό Κόλπο, με το τουριστικό πλοιάριο «ΑΝΝΑ».

Σύμφωνα με τη δήλωση εισοδήματος την οποία κατέθεσε η εταιρεία, τα καθαρά έσοδά της για το έτος 2004, ανέρχονται σε 58.056,90 ευρώ, εκ των οποίων σύμφωνα με δήλωσή της, τα 36.000 ευρώ προέρχονται από το διάπλου της Διώρυγας.

Η δε ναυτιλιακή εταιρεία «ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε.», συστάθηκε το 1995, εδρεύει στο Λουτράκι και μόνη δραστηριότητά της είναι η διενέργεια τουριστικών πλόων στον Κορινθιακό και Σαρωνικό Κόλπο, με το τουριστικό πλοιάριο «ΑΛΦΑ».

Σύμφωνα με τη φορολογική της δήλωση το έτος 2004 παρουσίασε 22.251,35 ευρώ έσοδα.

2. Η εταιρεία «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ» (καταγγελλόμενη), η οποία συστάθηκε το έτος 2001, εδρεύει στα Ίσθμια Κορινθίας και σκοπός της είναι η εκμετάλλευση των Δικαιωμάτων της Διώρυγας Κορίνθου, όπως αυτά ορίζονται ειδικότερα από τη Σύμβαση Παραχώρησης που έχει συναφθεί μεταξύ της Εταιρείας και της Ανώνυμης Εταιρείας Διώρυγας Κορίνθου (ΑΕΔΙΚ).

Η εταιρεία ανήκει στον όμιλο της πολυεθνικής SEA CONTAINERS SERVICES LTD και η οποία στα πλαίσια της τουριστικής δραστηριότητάς της αγόρασε το έτος 2003 ένα πλοιάριο με το όνομα CANAL VISTA με το οποίο εκτελεί πλόες εντός και εκτός των ορίων της Διώρυγας.

Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας κατά τα έτη 2003, και 2004 ήταν 5.453.914,58 και 6.016.508,20 ευρώ αντίστοιχα.

Σημειώνεται ότι το έτος 2004 τα έσοδα από το CANAL VISTA ήταν 170.480,79 ευρώ.

III. Η θέση των καταγγελλουσών

Σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες η εκμετάλλευση της Διώρυγας της Κορίνθου παραχωρήθηκε από το ελληνικό Δημόσιο το έτος 2001, στην θυγατρική της πολυεθνικής εταιρείας «SEA CONTAINERS SA», με την επωνυμία «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε» , η οποία, με το πλοιάριο «CANAL VISTA», χωρητικότητας 199 ατόμων, σχεδόν παρεμφερές με τα ήδη δραστηριοποιούμενα στη περιοχή δικά τους πλοιάρια, εισήλθε στην τουριστική αγορά της περιοχής από το έτος 2003, εκτελώντας πλόες εντός και εκτός των ορίων της Διώρυγας.

Ειδικότερα οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται ότι η καταγγελλόμενη εκμεταλλεύεται το διαμορφωθέν ιδιόμορφο καθεστώς, με βάση το συμβατικό της δικαίωμα για την εκμετάλλευση της Διώρυγας της Κορίνθου και την τουριστική ανάπτυξη της ανήκουσας στη Διώρυγα περιοχής, ασκώντας αυτό καταχρηστικά, με σκοπό τη δημιουργία μονοπωλιακής κατάστασης. Έτσι, από τη μία πλευρά η καταγγελλόμενη δραστηριοποιείται με το προαναφερθέν πλοιάριο στη ίδια αγορά με τις καταγγέλλουσες, ενώ ταυτόχρονα ασκεί καταχρηστικά το δικαίωμά της να καθορίζει τα τέλη διάπλου της Διώρυγας αυξάνοντας την τελευταία τριετία, κατά 852% τα τέλη της κατηγορίας στην οποία ανήκουν τα πλοιάρια των καταγγελλουσών, όταν το ίδιο χρονικό διάστημα έχει προβεί σε μηδενικές ή πολύ μικρές αυξήσεις στις λοιπές κατηγορίες σκαφών που διέρχονται τη Διώρυγα.

Συγκεκριμένα, οι καταγγέλλουσες ισχυρίζονται ότι η δικαιοπάροχος της καταγγελλόμενης (ΑΕΔΙΚ) είχε εφαρμόσει ειδική τιμολογιακή πολιτική για τα σκάφη της κατηγορίας Ε, (Επαγγελματικά Τουριστικά και αλιευτικά σκάφη Νηολογίου Ίσθμιας – Λουτρακίου - Κορίνθου), λόγω των προφανώς συχνοτάτων διελεύσεών τους από την Διώρυγα. Με δεδομένη τη συχνότητα των διελεύσεων, του λόγου της διελεύσεως (επαγγελματικός), και του γεγονότος ότι η ανά διέλευση χρέωση επιβάρυνε σημαντικά την επαγγελματική λειτουργία των σκαφών αυτών, η τότε διοίκηση είχε αποφασίσει την χαμηλότερη χρέωση για τα σκάφη αυτής της κατηγορίας. Ειδικότερα, το έτος 2001 το ύψος των διοδίων για τη κατηγορία Ε στην οποία υπάγονταν τα πλοιάρια των καταγγελλουσών εταιρειών, ήταν 8.000 δρχ. δηλ. 23,48 ευρώ ανά διέλευση.

Η καταγγελλόμενη επέτυχε να αυξήσει τα διόδια στη συγκεκριμένη κατηγορία, (με σταδιακή εφαρμογή εντός της τριετίας 2002, 2003, 2004) σε 200 ευρώ ανά διέλευση, εφαρμόζοντας σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες τιμολογιακή πολιτική αδικαιολόγητη από τις περιστάσεις, με σκοπό την κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της και την δημιουργία συνθηκών μονοπωλίου.Οι καταγγέλλουσες αναφέρουν ότι η καταγγελλόμενη, απευθυνόμενη στην αρμόδια Επιτροπή του άρθρου 27 του ν. 2733/1999, πέτυχε την έκδοση ομόφωνης απόφασης αυτής, στην οποία σύμφωνα με το πρακτικό 2, εγκρίθηκε η «προτεινόμενη αύξηση των επαγγελματικών σκαφών

αναψυχής με Ελληνική Σημαία που είναι νηολογημένα στα Ίσθμια, Λουτράκι και Κόρινθο, για λόγους ίσης μεταχείρισης των σκαφών αυτών με τα σκάφη ίδιας κατηγορίας άλλων νηολογίων, σε τρεις (3) ισόποσες δόσεις εντός τριετίας, ήτοι 1.5.2002, 1.5.2003 και 1.5.2004».

Έτσι με την απόφαση αυτή, η καταγγελλόμενη πέτυχε την έγκριση αύξησης των διοδίων για τα πλοιάρια των καταγγελλουσών κατά 852%, ενώ για την κατηγορία Α΄ εγκρίθηκε μεσοσταθμική αύξηση έως 15% και για την κατηγορία Β΄ αύξηση έως 12%. Η αιτιολογία για την έκδοση της ανωτέρω απόφασης ήταν «......για λόγους ίσης μεταχείρισης των σκαφών αυτών με τα σκάφη ίδιας κατηγορίας άλλων νηολογίων.......», αιτιολογία, σύμφωνα με τις καταγγέλλουσες επαρκής για τα μέλη της Επιτροπής, τα οποία δεν γνώριζαν τις τοπικές ιδιαιτερότητες και την ανάγκη στήριξης της τοπικής οικονομίας.

Με βάση όσα υποστηρίζουν οι καταγγέλλουσες, η Διώρυγα της Κορίνθου δημιουργήθηκε για την ανάγκη αποφυγής του περίπλου της Πελοπονήσου, για την οικονομικότερη και ταχύτερη διακίνηση εμπορευμάτων και ανθρώπων. Οι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής δεν έχουν άλλη επιλογή, παρά μόνο τη συνεχή χρήση της Διώρυγας καθώς είναι η μόνη προσφερόμενη δυνατότητα διακίνησης. Με βάση αυτό το κριτήριο, το καθεστώς διοδίων ήταν πάντα διαφοροποιημένο για τους κατοίκους της περιοχής σε σχέση με τους τρίτους που κάνουν περιστασιακά χρήση της Διώρυγας. Η καταγγελλόμενη εταιρεία ενώ έχει αποδεχθεί την προεκτεθείσα λογική για τους ιδιώτες και για τους αλιείς της περιοχής, την έχει απορρίψει για την επαγγελματική τάξη των καταγγελλουσών, με σκοπό τη δημιουργία τέτοιου τιμολογιακού καθεστώτος, που να εξυπηρετεί τα δικά της συμφέροντα, αφού η καταγγελλόμενη εταιρεία με τα δικά της επαγγελματικά τουριστικά σκάφη θα μπορέσει να επικρατήσει των υπολοίπων εταιρειών σε μη ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Αυτή η τακτική και συμπεριφορά αντιβαίνει τις θεσπισμένες και προβλεπόμενες από το άρθρο 2 του ν. 703/1977 απαγορεύσεις, συνιστά δε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης από την καταγγελλόμενη εταιρεία. Η αύξηση των δικαιωμάτων διέλευσης της κατηγορίας Ε σε ποσοστό 852% δεν επιδέχεται καλόπιστη ερμηνεία, αφού η εκμετάλλευση της Διώρυγας της Κορίνθου είναι συνολική. Τα έσοδα προέρχονται από την διέλευση πλοίων διαφορετικών κατηγοριών και στην περίπτωση αύξησης των τιμών α) αυτή πρέπει να αναφέρεται σε όλες τις κατηγορίες και όχι σε μια, όπως εν προκειμένω και β) αυτή πρέπει να βασίζεται στην ανάγκη εύλογης απόδοσης του συνόλου των επενδύσεων της εταιρείας.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, οι καταγγέλλουσες ζητούν από την Επιτροπή Ανταγωνισμού να υποχρεώσει την καταγγελλόμενη να παύσει την παράβαση και να παραλείψει αυτή στο μέλλον, να απειλήσει χρηματική ποινή για την περίπτωση συνέχισης ή επανάληψης της παράβασης και να επιβάλει πρόστιμο στην καταγγελλόμενη εταιρεία για την διαπιστωθείσα παράβαση.

Σημειώνεται ότι η καταγγελλόμενη μετά από διαμαρτυρίες και οχλήσεις των καταγγελλόντων, με την από 28 Απριλίου 2004 επιστολή της πρότεινε, συγκεκριμένα στην «Ναυσιπλοοία Αιγαίου» και για το πλοιάριό της «ΑΛΦΑ», επιπλέον έκπτωση 10% επί του τιμολογίου , δηλ. 117 ευρώ ανά διέλευση, υπό τις εξής προυποθέσεις: 1. Η «Ναυσιπλοοία Αιγαίου» να δεσμευτεί ότι το πλοιάριό της θα πραγματοποιήσει κατ' ελάχιστον 120 διελεύσεις στη διώρυγα κατά την περίοδο 1.6.2004 έως 30.9.2004, των οποίων το κόστος ανέρχεται σε 14.040 ευρώ. 2. Η πληρωμή του 50% του ως άνω ποσού να καταβληθεί έως την 1.6.2004 και η εξόφληση του υπολοίπου με την συμπλήρωση των πρώτων 60 διελεύσεων. Σε περίπτωση μη πραγματοποίησης των εγγυημένων διελεύσεων το ποσό που θα υπολείπεται θα καταβληθεί το αργότερο έως την 30.9.2004.

IV. Οι θέσεις της καταγγελλόμενης

Η καταγγελλόμενη έθεσε υπόψη της Επιτροπής Ανταγωνισμού ότι την 18.5.2001, υπέγραψε Σύμβαση Παραχωρήσεως με την Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Ανώνυμη Εταιρεία Διώρυγας Κορίνθου», ΑΕΔΙΚ, σχετικά με την εκμετάλλευση της Διώρυγας. Με την εν λόγω σύμβαση, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ ανέλαβε το αποκλειστικό δικαίωμα λειτουργίας, συνήθους εκμεταλλεύσεως και τουριστικής αναπτύξεως των παγίων της Διώρυγας, όπως αυτά ορίζονται στη Σύμβαση. Με την ίδια Σύμβαση έχει το δικαίωμα καθορισμού των τελών και δικαιωμάτων διελεύσεως, ρυμουλκήσεως και πλοηγήσεως των διαπλεόντων τη Διώρυγα πλοίων και πλωτών εν γένει ναυπηγημάτων, καθώς και των τελών διελεύσεως των οχημάτων από τις πλωτές βυθιζόμενες γέφυρες που βρίσκονται στις εισόδους των στομίων της Ισθμίας και Ποσειδωνίας. Τα τέλη αυτά πρέπει να είναι εναρμονισμένα στο κόστος, να μη δημιουργούν διακρίσεις και να εξασφαλίζουν ίση μεταχείριση και να βασίζονται στην ανάγκη εύλογης αποδόσεως των επενδύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί.

Περαιτέρω, η καταγγελλόμενη αναφέρει ότι η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ σύμφωνα με το άρθρο 11.2.2 της Συμβάσεως, δικαιούται να αναπροσαρμόζει τα τέλη και δικαιώματα και ειδικότερα να αυξομειώνει τα τέλη και δικαιώματα ανά κατηγορία πλοίων και οχημάτων εντός του έτους, να διαφοροποιεί τις βασικές κατηγορίες πλοίων και οχημάτων για τις ανάγκες διαμορφώσεως των τελών και δικαιωμάτων και να εισάγει σύστημα απαλλαγών, εκπτώσεων ή ειδικών τελών και δικαιωμάτων για συχνή ή καθημερινή χρήση ή για άλλες αντίστοιχες κατηγορίες χρηστών.

Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 8α του ν. 1067/1980, που προστέθηκε με το άρθρο 27, του ν. 2733/1999 (ΦΕΚ Α΄ 155), συγκροτήθηκε ειδική επιτροπή ελέγχου, αποτελούμενη από έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής οικονομίας (νυν Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών) και έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, έργο της οποίας είναι ο προληπτικός έλεγχος της τηρήσεως των αρχών που διέπουν τη διαμόρφωση των τελών και δικαιωμάτων διέλευσης από τον παραχωρησιούχο που θα αναλάμβανε τη διαχείριση της Διώρυγας , δηλ. εν προκειμένω την ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ. Στις αρχές αυτές περιλαμβάνεται η υποχρέωση ίσης μεταχείρισης των χρηστών. Στη Σύμβαση Παραχωρήσεως προβλέπεται ότι, προτού προβεί σε οποιαδήποτε αναπροσαρμογή των τελών και δικαιωμάτων, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ θα ενημερώνει σχετικά την επιτροπή ελέγχου, προ εξήντα (60) τουλάχιστον ημερών. Συνεπώς, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ δεν δικαιούται να προβεί αλλά και ούτε ποτέ προέβη σε οποιαδήποτε αναπροσαρμογή των τελών που επιβάλει στους χρήστες της Διώρυγας χωρίς την προηγούμενη έγκριση της επιτροπής ελέγχου.

Όταν η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ ανέλαβε τη διαχείριση της Διώρυγας το 2001, τα επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών καθαρής χωρητικότητας κάτω των 100 κ.κ.χ (κόρων καθαρής χωρητικότητας) των σκαφών που εκτελούν θαλάσσιες εκδρομές, ανήκαν στις ευρύτερες κατηγορίες των τιμολογίων Α΄, Β΄, ή Γ΄, ανάλογα με τη σημαία και τον προορισμό του σκάφους, με εξαίρεση τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη νηολογίου Ισθμίας - Λουτρακίου - Κορίνθου καθαρής χωρητικότητας κάτω των 100 κ.κ.χ τα οποία ανήκαν στην κατηγορία Ε΄ μαζί με τα αλιευτικά σκάφη του ιδίου νηολογίου.

Όπως αναφέρει η καταγγελλόμενη, σύμφωνα με την τότε κατηγοριοποίηση, τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη Ελληνικής σημαίας καθαρής χωρητικότητας κάτω των 100 κ.κ.χ κατέβαλαν ως τέλη διελεύσεως το ποσό των 22.000 δραχμών (64,5 ευρώ), εξαιρουμένων των αντίστοιχων επαγγελματικών τουριστικών σκαφών Ελληνικής σημαίας νηολογίου Ισθμίας - Λουτρακίου - Κορίνθου, τα οποία κατέβαλαν μόλις το ποσό των 8.000 δρχ. (23,5 ευρώ). Τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη ίδιας χωρητικότητας με ξένη σημαία κατέβαλαν, ως τέλη διελεύσεως από τη Διώρυγα, το ποσό των 65.000 δρχ. (190,8 ευρώ), ή 40.000 δρχ. (117,3 ευρώ), ανάλογα με τον προορισμό τους.

Όπως προκύπτει από τα ανωτέρω στοιχεία, κατά την περίοδο εκείνη, τα σκάφη των καταγγελλουσών απολάμβαναν προνομιακής μεταχειρίσεως, καθόσον τα τέλη που κατέβαλαν ως αντίτιμο διελεύσεως από τη Διώρυγα ήταν αισθητά και αδικαιολόγητα χαμηλότερα σε σχέση με τα τέλη που κατέβαλαν ιδίου τύπου σκάφη, που απλώς τύχαινε να είναι νηολογημένα σε άλλο λιμάνι της χώρας ή του εξωτερικού.

Όταν η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ ανέλαβε τη διαχείριση της Διώρυγας, δεσμεύτηκε, πέρα από τη συνήθη λειτουργία και συντήρησή της, να αναπτύξει τουριστικά τη Διώρυγα, μέσα από σειρά επενδύσεων, που εξειδικεύονταν στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα. Κατά συνέπεια, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ έπρεπε να διαμορφώσει τις κατηγορίες και το ύψος των τελών και δικαιωμάτων διελεύσεως κατά τέτοιο τρόπο ώστε αυτά να είναι εναρμονισμένα με το λειτουργικό κόστος της Διώρυγας αλλά και με την ανάγκη εύλογης αποδόσεως των επενδύσεών της και χωρίς να εμπεριέχουν κανένα στοιχείο υπερβολικής κερδοσκοπίας ή υπεραποδόσεως.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ πρότεινε την αναδιαμόρφωση των κατηγοριών σκαφών, προκειμένου όλα τα επιβατηγά σκάφη να ανήκουν σε χωριστή κατηγορία, διακριτή από εκείνες των φορτηγών πλοίων (κατηγορίες Α΄, Β΄ και Γ΄). Ως εκ τούτου, δημιούργησε μια νέα κατηγορία ΣΕ, στην οποία υπάγονται όλα τα επιβατηγά πλοία και κρουαζιερόπλοια, ανεξαρτήτως σημαίας, καθώς και τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία και επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με Ελληνική σημαία.

Η καταγγελλόμενη αναφέρει ότι η κατηγοριοποίηση των επιβατηγών σκαφών που πρότεινε, δεν βασίσθηκε στη δραστηριότητα του ιδίων συμφερόντων σκάφους της, αλλά στην ένταξη των επιβατηγών πλοίων σε μια ενιαία κατηγορία , των οποίων η τιμολόγηση καθορίσθηκε με βάση το αντικειμενικό κριτήριο της χωρητικότητας του σκάφους (για άνω των 25) ή το μήκος του. Επομένως, εφόσον τα σκάφη αυτής της κατηγορίας μπορούν να δεχτούν λιγότερους από 25 επιβάτες, θεωρείται ότι ανήκουν στην υποκατηγορία ΣΕ1, ενώ αυτά που δέχονται άνω των 25 επιβατών θεωρείται ότι ανήκουν στην υποκατηγορία ΣΕ2.

Συνεπώς, η ένταξη στην κατηγορία αυτή και των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών, που είναι νηολογημένα στα Ίσθμια, Κόρινθο και Λουτράκι, και τα οποία προ της συνάψεως της Συμβάσεως Παραχωρήσεως απολάμβαναν προνομιακή μεταχείριση με πολύ χαμηλά διόδια διέλευσης, είναι ενέργεια σύμφωνη με την απαράβατη αρχή της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης των διακρίσεων.

Τα τέλη των 200 ευρώ, τα οποία προτάθηκαν από την καταγγελλόμενη και εγκρίθηκαν από την επιτροπή ελέγχου του άρθρου 8α ανέρχονται στο ποσό που κατέβαλαν ούτως ή άλλως τα επαγγελματικά επιβατηγά πλοία ξένης σημαίας αναλόγου δραστηριότητας. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ ειδικά για τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη νηολογίου Ισθμίου - Κορίνθου - Λουτρακίου, πρότεινε και η επιτροπή ελέγχου ενέκρινε, «προτεινόμενη αύξηση......................, σε τρεις ισόποσες δόσεις εντός τριετίας, ήτοι 1.5.2002, 1.5.2003 και 1.5.2004» Ειδικότερα για το έτος 2002-2003, τα σκάφη θα είχαν έκπτωση 70% επί του ποσού των 200 ευρώ, την περίοδο 2003-2004 έκπτωση 35% και τελικώς το ποσό των 200 ευρώ θα έπρεπε να επιβληθεί από 1.5.2004. Με βάση τα στοιχεία του φακέλου η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ δεν έχει ακόμη προβεί στην Τρίτη φάση αναπροσαρμογής των τελών. Σύμφωνα με το πρακτικό της Επιτροπής υπ. Αριθ. 2/29.4.2002 αποφασίστηκε η σταδιακή εναρμόνιση του τιμολογίου να γίνει σε περίοδο τριών ετών, ως περίοδος χάριτος. Η περίοδος αυτή καίτοι έληξε από το καλοκαίρι 2004 έχει περαιτέρω παραταθεί από την καταγγελλόμενη μέχρι την έγκριση των Νέων Τιμολογίων Τελών Διώρυγας για το έτος 2005.

Σε κάθε περίπτωση η ειδική προνομιακή μεταχείριση που απολάμβαναν οι καταγγέλλουσες, με την ενιαία τιμολογιακή πολιτική που εφάρμοσε η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ μεταφράστηκε σε έκπτωση, που μπορεί να δοθεί σε οποιονδήποτε εμπίπτει στην ίδια κατηγορία με τις καταγγέλλουσες. Συνεπώς, η προτεινόμενη αύξηση εφαρμόστηκε σταδιακά, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα των καταγγελλουσών και εγκρίθηκε από ειδική επιτροπή ελέγχου, η οποία προβλέπεται από το νόμο και της οποίας η αρμοδιότητα είναι να ελέγχει ότι η τιμολογιακή πολιτική της ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ σε σχέση με τη διαχείριση της Διώρυγας, δεν είναι αυθαίρετη ούτε καταχρηστική.

Επομένως, όπως αναφέρει η καταγγελλόμενη, δεν προέβη σε καμία καταχρηστική αύξηση, αλλά σύμφωνα με το νόμο, εναρμόνισε τα τέλη διέλευσης των σκαφών ιδίας κατηγορίας, με αποτέλεσμα τα σκάφη αυτά να χάσουν την αδικαιολόγητα προνομιακή μεταχείριση που απολάμβαναν μέχρι τη στιγμή εκείνη. Η μη εναρμόνιση από την καταγγελλόμενη των τελών διελεύσεως της Διώρυγας για όλα τα σκάφη της ίδιας κατηγορίας θα συνιστούσε, σύμφωνα πάντα με την καταγγελλόμενη, καταχρηστική συμπεριφορά κατά παράβαση του άρθρου 2 του ν. 703/1977 και του άρθρου 82 της Συνθήκης ΕΕ, καθόσον θα σήμαινε εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδύναμων παροχών έναντι των εμπορικά συναλλασσόμενων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της παραπάνω αναφερόμενης Σύμβασης Παραχώρησης, η καταγγελλόμενη υπέβαλλε επιχειρησιακό πρόγραμμα το οποίο αποτελεί παράρτημα της σύμβασης. Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του επιχειρησιακού προγράμματος δεσμεύθηκε να προβεί σε επενδύσεις, περιλαμβανομένης της αγοράς ενός ή περισσοτέρων σκαφών τύπου «bateau mouche», τα οποία θα εκτελούν δρομολόγια κατά μήκος της διώρυγας και στις γύρω περιοχές με σκοπό την πολιτιστική περιήγηση και ψυχαγωγική ξενάγηση των τουριστών. Προς εκπλήρωση της ανωτέρω συμβατικής υποχρέωσής της, η καταγγελλόμενη αγόρασε το σκάφος «Canal Vista», κατηγορίας ΣΕ, με πρωτόκολλο άνω των 25 επιβατών, που πραγματοποιεί περιηγητικές διαδρομές μέχρι 10 ναυτικά μίλια από τις ακτές και συνολικής διαδρομής μέχρι 30 ναυτικά μίλια από το σημείο απόπλου.

Συνεπώς σύμφωνα με την καταγγελλόμενη η αγορά και δραστηριοποίηση του εν λόγου σκάφους αποτελούσε συμβατική της υποχρέωση για την τουριστική ανάπτυξη της Διώρυγας. Επιπλέον, η εταιρεία σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσε να χρεώνει τέλη διέλευσης της Διώρυγας στο «Canal Vista», καθόσον στο νόμο δεν περιλαμβάνεται πρόβλεψη σύμφωνα με την οποία, ένας επιτηδευματίας να μπορεί να τιμολογεί τον εαυτό του, με μοναδική εξαίρεση την αυτοπαράδοση αγαθών ή ιδιοχρησιμοποίηση υπηρεσιών, γεγονός που δεν ισχύει για την ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ χρεώνεται το κόστος της διελεύσεως του Canal Vista, το οποίο είναι αντίστοιχο με αυτό των άλλων πλοιαρίων.

Ειδικότερα σε σχέση με τη Διώρυγα, σύμφωνα με την καταγγελλόμενη, εκτός από τα σκάφη των καταγγελλουσών, τέτοιου είδους εκδρομές πραγματοποιούν και σκάφη που είναι εγγεγραμμένα σε άλλα νηολόγια όπως το σκάφος «ΑΛΚΥΟΝΙΣ» της εταιρείας «ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε» και το σκάφος «ΜΑΝΤΑΛΕΝΑ» της εταιρείας «ΠΗΓΑΣΟΣ ΚΡΟΥΙΖΕΣ Α.Ε». Τα σκάφη αυτά καταβάλλουν ως τέλη διέλευσης το ποσό των 200 ευρώ.

Το Canal Vista έχει το ίδιο, αν όχι μεγαλύτερο, κόστος λειτουργίας σε σχέση με τα υπόλοιπα αντίστοιχα σκάφη και η μόνη διαφορά, σε σχέση με αυτά, είναι ότι δεν καταβάλει τέλη διελεύσεως από τη Διώρυγα, καθόσον, αυτό απαγορεύεται από το νόμο.

Η τιμολογιακή πολιτική της εταιρείας για περιηγήσεις με το Canal Vista, όπως αναφέρει η καταγγελλόμενη είναι διαφανής, έχει δημοσιευθεί και είναι διαθέσιμη στο κοινό. Με βάση την καταγγελλόμενη, η τιμή του εισιτηρίου που χρεώνει η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ είναι ακριβότερη, γεγονός που αποδεικνύει ότι η καταγγελλόμενη δεν ανταγωνίζεται αθέμιτα τους υπόλοιπους παρόχους υπηρεσιών.

Η αρχική τιμή του εισιτηρίου για το έτος 2003, ήταν 19 ευρώ ανά άτομο για τους ενήλικες και 13 ευρώ για παιδιά 4-12 ετών. Από τις τιμές αυτές υπήρξαν αποκλίσεις επί τη βάσει ειδικών συμφωνιών με τουριστικούς πράκτορες, ξενοδοχεία και άλλους οργανωτές περιηγήσεων. Το έτος 2004 το εισιτήριο μειώθηκε στα 15 ευρώ και 10 αντίστοιχα, ενώ αυξήθηκε και το όριο δωρεάν συμμετοχής για τα παιδιά στα 6 έτη. Επίσης καταρτίστηκε πίνακας εκπτώσεων για προαγορές εισιτηρίων, γκρουπ επιβατών, μη κερδοσκοπικά ιδρύματα και σχολεία.

Σύμφωνα με όσα αναφέρει η καταγγελλόμενη, δεν τίθεται ζήτημα καταχρήσεως δεσπόζουσας θέσεως από την ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ, καθόσον η εκάστοτε εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική δεν αποφασίζεται από την ίδια αλλά προτείνεται απ' αυτήν και καθορίζεται (60 ημέρες μετά την πρόταση) με διοικητική πράξη, με την εγκριτική δηλαδή απόφαση της επιτροπής ελέγχου του άρθρου 27 του ν. 2733/1999 (βλ. ανωτέρω) και τα τέλη διέλευσης υπολογίζονται και υπαγορεύονται με βάση το κόστος λειτουργίας της εταιρείας. Το υπ' αριθμ. 2/29.4.2002 Πρακτικό της επιτροπής ελέγχου συνιστά τη διοικητική πράξη επιβολής των νέων τελών.

Συνεπώς, με βάση την καταγγελλόμενη, εάν οι καταγγέλλουσες έκριναν ότι η επιβολή των νέων τελών ήταν παράνομη, θα έπρεπε να έχουν προσφύγει έγκαιρα κατά της εγκριτικής αποφάσεως της επιτροπής ελέγχου.

V. Σχετική Αγορά

α) Σχετική αγορά υπηρεσιών

Η σχετική αγορά προϊόντων περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της σκοπούμενης χρήσης τους.

Στην υπό κρίση υπόθεση που αφορά την έρευνά μας, η αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται οι εμπλεκόμενες εταιρείες είναι η αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων εκδρομών κατά μήκος της Διώρυγας και στις γύρω περιοχές.

β) Σχετική γεωγραφική αγορά

Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις πωλούν τα σχετικά προϊόντα υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού. Στην υπό κρίση υπόθεση η σχετική γεωγραφική αγορά είναι η Διώρυγα της Κορίνθου και οι πέριξ αυτής περιοχές.

VI. Πραγματικά περιστατικά

α) Σύμβαση παραχώρησης και αναπροσαρμογή των τιμών

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 203/1996/Β-511 Απόφαση Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών -Τιμολόγιο Διέλευσης πλωτών μέσων από Διώρυγα Κορίνθου, τροποποιήθηκαν τα τιμολόγια διέλευσης πλωτών μέσων από τη Διώρυγα και ομαδοποιήθηκαν τα πλοηγικά δικαιώματα σε κατηγορίες. Τα ελληνικά επαγγελματικά σκάφη, τα οποία αφορά η υπό κρίση υπόθεση, νηολογίου Ίσθμιας, Λουτρακίου, Κορίνθου, που η χωρητικότητά τους δεν ξεπερνά τους 100 κ.κ.χ. (κορών καθαρής χωρητικότητας), υπήχθησαν στην κατηγορία Ε΄ και τα αντίστοιχα τέλη διοδίων τους από την Διώρυγα, διαμορφώθηκαν στις 5.000 δρχ. Στη συνέχεια η Α.Ε.Δ.Ι.Κ., η οποία, όπως παραπάνω αναφέραμε, είχε τα δικαιώματα εκμετάλλευσης της Διώρυγας, εξέδωσε νέο τιμολόγιο διέλευσης (15.7.1999), σύμφωνα με το οποίο τα τέλη διοδίων της εν λόγω κατηγορίας ανήλθαν στις 8.000 δρχ.

Στις 18 Μαΐου 2001 υπεγράφη μεταξύ της ΑΕΔΙΚ και της SEA CONTAINERS SERVICES, μέσω της ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. η οποία ιδρύθηκε για αυτό τον σκοπό, η σύμβαση παραχώρησης της εκμετάλλευσης των δικαιωμάτων της Διώρυγας, για χρονικό διάστημα τριάντα (30) ετών. Η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ την 10η Σεπτεμβρίου 2001. Με την εν λόγω σύμβαση, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ ανέλαβε το αποκλειστικό δικαίωμα λειτουργίας, συνήθους εκμεταλλεύσεως και τουριστικής αναπτύξεως των παγίων της Διώρυγας, όπως αυτά ορίζονται στη Σύμβαση.

Μεταξύ άλλων, προβλέπεται στην εν λόγω σύμβαση:

......

Άρθρο 5 Ο Παραχωρησιούχος δηλώνει και εγγυάται ότι αναλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τις παρακάτω υποχρεώσεις

• Να εκμεταλλεύεται τη Διώρυγα σύμφωνα με τον Ειδικό Κανονισμό Λιμένος Ισθμίας, τον Κανονισμό Ναυσιπλοΐας και Χωρητικότητας Διώρυγας Κορίνθου, με εξαίρεση το εδάφιο γ΄ του άρθρου 2, τον Ειδικό Κανονισμό Λειτουργίας Πλοηγικού Σταθμού Διώρυγας Κορίνθου, τον Χάρτη Υποχρεώσεων Καταναλωτή και να συμμορφώνεται προς όλους τους εκάστοτε ισχύοντες κανονισμούς ασφάλειας και την κείμενη νομοθεσία αναφορικά με τη διενέργεια διελεύσεων από τη Διώρυγα.

......

Άρθρο 11. Ο Παραχωρησιούχος έχει το αποκλειστικό δικαίωμα καθορισμού και είσπραξης τελών και δικαιωμάτων για τα διαπλέοντα την Διώρυγα πλοία και τα διερχόμενα από τις Γέφυρες (τις βυθιζόμενες γέφυρες) οχήματα.

11.2.1. Η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε θα μεριμνά ώστε τα Τέλη και Δικαιώματα (α) να είναι εναρμονισμένα με το λειτουργικό κόστος της Διώρυγας και με την ανάγκη εύλογης απόδοσης των επενδύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί, (β) να μη δημιουργούν διακρίσεις και να εξασφαλίζουν ίση μεταχείριση (γ) να πληρούν τους κανόνες διαφάνειας.

11.2.2 Επίσης η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε δικαιούται να:

- αυξομειώνει τα Τέλη και Δικαιώματα ανά κατηγορία πλοίων και οχημάτων εντός του έτους

- να διαφοροποιεί τις βασικές κατηγορίες πλοίων και οχημάτων για τις ανάγκες διαμόρφωσης των τελών και Δικαιωμάτων,

- να εισάγει σύστημα απαλλαγών, εκπτώσεων ή ειδικών Τελών και Δικαιωμάτων για συχνή ή καθημερινή χρήση ή για άλλες κατηγορίες χρηστών.

Οποιαδήποτε αύξηση στα Τέλη και Δικαιώματα θα ισχύει μετά την πάροδο δύο (2) μηνών από τη σχετική ανακοίνωση σύμφωνα με το άρθρο 8α του ν. 1067/1980 όπως ισχύει.

Επίσης κατά το προσάρτημα 10 της Σύμβασης:

α. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα. «.... Στα πλαίσια της προώθησης της τουριστικής σημασίας της Διώρυγας και των γύρω περιοχών θα λειτουργήσουν σκάφη τύπου “bateau mouche” που θα εκτελούν δρομολόγια κατά μήκος της Διώρυγας και στις γύρω περιοχές και παραλίες με σκοπό την πολιτιστική περιήγηση και ψυχαγωγική ξενάγηση των τουριστών αλλά και την επαφή τους με την πολιτιστική και φυσική , θαλάσσια και επίγεια, ομορφιά της Ελλάδας... Οι επενδύσεις μας εστιάζονται κατ΄αρχή στη κατασκευή / ανακαίνιση εστιατορίων, στην αγορά ενός ή περισσοτέρων σκαφών τύπου “bateau mouche”....».

....

γ. Τιμολογιακή Πολιτική. Τα τέλη διελεύσεως βασίζονται στην καθαρή χωρητικότητα των διερχομένων πλοίων αλλά διαφοροποιούνται μεταξύ των διαφόρων τύπων των πλωτών αναλόγως της προέλευσης και του προορισμού τους.

Ειδικότερα τα πλοία τα οποία διέρχονται από τη Διώρυγα διακρίνονται σε έξι (6) κατηγορίες τιμολογίων.

- Τα πλοία που ακολουθούν το δρομολόγιο από τον Εύξεινο Πόντο ή την Ανατολική Μεσόγειο προς την Αδριατική και αντίστροφα (Τιμολόγιο Β΄) είναι τα πιο ευαίσθητα στις διακυμάνσεις των τιμών πετρελαίου διότι όταν οι τιμές είναι χαμηλές προτιμούν τον περίπλου της Πελοποννήσου. Η κατηγορία αυτή (Τιμολόγιο Β΄) αποτελεί βασική πηγή εσόδων για τη Διώρυγα και άρα μια τιμολογιακή πολιτική που συνδέει τα τέλη διέλευσης με τις τιμές του πετρελαίου θα αποφέρει περισσότερη πελατεία και περισσότερα έσοδα.

- Τα πλοία που ταξιδεύουν υπό ελληνική σημαία (Τιμολόγιο Α΄) αποτελούν επίσης σημαντική και αυξανόμενη πηγή εσόδων με υψηλό ποσοστό όγκου διέλευσης από τη Διώρυγα (26% του συνόλου).

- Τα σκάφη αναψυχής και οι θαλαμηγοί (Τιμολόγιο ΣΤ΄) αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων που διασχίζουν τη Διώρυγα (35% επί του συνόλου) αλλά αντιπροσωπεύουν μόνο το 12% των εσόδων. Η κατηγορία αυτή δεν δίνει βάρος στις τιμές διέλευσης.

- Επιπλέον όταν τα πλοία ακολουθούν τον περίπλου της Πελοποννήσου αυξάνουν το μήκος του ταξιδιού κατά 185 περίπου μίλια αυξάνοντας και το κόστος και το χρόνο ταξιδιού.

Ακολουθείται η τιμολογιακή πολιτική της εταιρείας που αναφέρεται στα τέλη διέλευσης όλων των κατηγοριών πλοίων εκτός των επαγγελματικών τουριστικών πλοίων χωρητικότητας άνω των 25 επιβατών για τα οποία δεν γίνεται πουθενά λόγος , εκτός παρακάτω στις προβλέψεις αποτελεσμάτων χρήσεως όπου αναφέρεται.. «...Τα έσοδα Τουριστικής ανάπτυξης περιλαμβάνουν τις εκτιμήσεις των εσόδων που προκύπτουν από την ενοικίαση εστιατορίων καθώς και την λειτουργία σκαφών τύπου “bateau mouche”».

Μετά την παραχώρηση των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης στην ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ, η εταιρεία κατέθεσε στις 7.2.2002 στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών τις προτάσεις της για Αναπροσαρμογές Τελών και Δικαιωμάτων Διέλευσης Διώρυγας Κορίνθου καθώς και τις Διαφοροποιήσεις των κατηγοριών Πλοίων. Μεταξύ των προτάσεών της αναφερόταν και η δημιουργία νέας κατηγορίας ΣΕ στην οποία θα υπάγονταν όλα τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με ελληνική σημαία χωρητικότητας μέχρι 100 κ.κ.χ (πρώην κατηγορία Ε΄) και αναπροσαρμογή τελών και διοδίων στην συγκεκριμένη κατηγορία. Οι παραπάνω προτάσεις έγιναν δεκτές από την αρμόδια Επιτροπή του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών του άρθρου 27 του ν. 2733/1999 και τα τέλη διοδίων της εν λόγω κατηγορίας διαμορφώθηκαν στα 200 ευρώ.

Συγκεκριμένα σύμφωνα με το υπ' αριθμ. 2/29.4.2002 Πρακτικό Συνεδρίασής της, η εν λόγω επιτροπή πρότεινε αύξηση των διοδίων των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής με Ελληνική Σημαία που είναι νηολογημένα στα Ίσθμια, Λουτράκι και Κόρινθο, για λόγους ίσης μεταχείρισης των σκαφών αυτών με τα σκάφη ιδίας κατηγορίας άλλων νηολογίων, σε τρεις (3) ισόποσες δόσεις εντός τριετίας, δηλ. 1.5.2002, 1.5.2003 και 1.5.2004. Ειδικότερα για το έτος 2002-2003, τα σκάφη της εν λόγω κατηγορίας θα είχαν έκπτωση 70% επί του ποσού των 200 ευρώ, το έτος 2003-2004 έκπτωση 35% και τελικά το ποσό των 200 ευρώ θα έπρεπε να καταβληθεί από 1.5.2004. Σημειώνεται ότι η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ ισχυρίζεται η καταβολή του τελικού ποσού των 200 ευρώ δεν έχει εφαρμοστεί ακόμα.

Από τα στοιχεία που προσκόμισαν οι εμπλεκόμενες εταιρείες προκύπτουν τα παρακάτω:

Α. Οι αντίδικες εταιρείες δραστηριοποιούνται στην Διώρυγα της Κορίνθου, κάνοντας τουριστικές περιηγήσεις εντός και στις κοντινές αυτής περιοχές. Ο αριθμός των διελεύσεων των εν λόγω τουριστικών πλοιαρίων εξαρτάται από σεζόν (τουριστική περίοδος) συνήθως όμως υπάρχουν ένα ή δύο τουλάχιστον δρομολόγια ημερησίως για να εξυπηρετούν τους κατοίκους των γύρω περιοχών,

Οι διελεύσεις και περιηγήσεις πραγματοποιούνται συγκεκριμένες ώρες ημερησίως με μεμονωμένους τουρίστες που το επιθυμούν ή σε ορισμένες ημέρες και ώρες κατόπιν εντολής και σε συνεργασία με τουριστικά γραφεία, ξενοδοχεία, σχολεία και άλλους οργανωτές περιηγήσεων.

Η καταγγελλόμενη, κατόπιν σχετικού αιτήματος της Υπηρεσίας, προσκόμισε αναλυτικούς πίνακες με τις διελεύσεις του πλοίου Canal Vista αλλά και των ανταγωνιστών με αυτό επαγγελματικών τουριστικών σκαφών ελληνικής σημαίας, που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια και που πραγματοποιούν θαλάσσιες περιηγήσεις κατά μήκος της Διώρυγας και καταβάλουν το πλήρες ποσό των τελών διέλευσης, άνευ έκπτωσης.

Από τους πίνακες αυτούς, καθώς επίσης από τα σχετικά στοιχεία τα οποία κατέθεσαν οι καταγγέλλουσες, προκύπτει ότι ο αριθμός των διελεύσεων του πλοίου της καταγγελλόμενης και των πλοίων των ανταγωνιστών της από το έτος 2003-2005, έχει ως ακολούθως: Canal Vista: έτος 2003 483, έτος 2004 826, έτος 2005 1176, Σάντα Μαρία: έτος 2003 235, έτος 2004 15, έτος 2005----, Αλφα: έτος 2003 197, έτος 2004 114, έτος 2005 76, Αννα ΙΙ: έτος 2003 79, έτος 2004 76, έτος 2005 105 και συνολικά για το έτος 2003 994, το έτος 2004 1031, και το έτος 2005 1357.

Οι τιμές των εισιτηρίων διαφέρουν ανάλογα με το είδος των επιβατών, π.χ. μεμονωμένοι τουρίστες, ομαδικά, σχολεία, οικογενειακά, παιδικά κ.λπ. και κυμαίνονται για μεν την ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ από έξι (6) έως δέκα τέσσερα (14) ευρώ χωρίς Φ.Π.Α (βλ.Παρ. 1) για δε τις καταγγέλλουσες από πέντε (5) έως δώδεκα (12) ευρώ χωρίς Φ.Π.Α. ομοίως. Σύμφωνα με τα στοιχεία δε, τα οποία προσκόμισαν οι καταγγέλλουσες, οι τιμές των ναύλων των πλοίων τους, από το έτος 2001 έως το 2004, αναλυτικά έχουν ως ακολούθως : για τα έτη 2001 - 2002, το αντίτιμο κατ΄ άτομο ήταν 10 ευρώ, για δε τα έτη 2003 - 2004 ήταν 11,50 ευρώ.

β) Συνθήκες Ανταγωνισμού

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, οποιοσδήποτε κατέχει τη σχετική νόμιμη άδεια, δύναται να πραγματοποιεί θαλάσσιες εκδρομές, ανεξαρτήτως σημαίας ή τόπου νηολογήσεως του σκάφους. Όλες οι κατηγορίες / τύποι σκαφών μπορούν να διέλθουν από τη Διώρυγα υπό την προϋπόθεση ότι έχουν το επιτρεπτό από τον Κανονισμό Ναυσιπλοίας και Χωρητικότητας Διώρυγας Κορίνθου μέγεθος για τη διέλευση.

Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων εκδρομών είναι μια απελευθερωμένη αγορά, χωρίς ιδιαίτερους φραγμούς εισόδου (εξαιρουμένης της εύλογης προϋποθέσεως λήψεως άδειας για την παροχή των σχετικών υπηρεσιών) και στην οποία υπάρχει μεγάλος αριθμός πραγματικών αλλά και δυνητικών ανταγωνιστών. Τέτοιου είδους εκδρομές, εκτός από τα σκάφη των καταγγελλουσών, πραγματοποιούν και άλλα σκάφη, όπως τα ΖΕΥΣ, ΠΗΓΑΣΟΣ, ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΜΑΝΤΑΛΕΝΑ, ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Α, κ.α. , αλλά με πολύ αραιά δρομολόγια. Στη σχετική αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων εκδρομών, η εταιρεία ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ, δραστηριοποιείται με μόνο το σκάφος CANAL VISTA.

Ο αριθμός των επιβατών που διακινεί το κάθε σκάφος, προκύπτει από τις καταστάσεις που κατατίθενται υποχρεωτικά στις Λιμενικές Αρχές, αφού υπάρχει υποχρέωση εκ του νόμου (Υπ' αριθμ. 1329.1/2002 υπουργική απόφαση) να καταθέτουν οι πλοιοκτήτες σχετικά στοιχεία, βάσει των οποίων καταβάλουν φόρο ανά επιβάτη που μεταφέρουν. Κριτήριο για τον υπολογισμό των μεριδίων αγοράς των πλοιαρίων που εκτελούν διελεύσεις στη Διώρυγα της Κορίνθου και πραγματοποιούν θαλάσσιες περιηγήσεις στην περιοχή, συνιστούν ο αριθμός διελεύσεων των πλοιαρίων που μεταφέρουν αυτά.

Από τα στοιχεία του φακέλου τα μερίδια αγοράς έχουν ως ακολούθως: Canal Vista για το έτος 2003 48,6%, για το έτος 2004 80,1%, για το έτος 2005 86,7%. Σάντα Μαρία για το έτος 2003 23,6%, για το έτος 2004 1,5%. Άλφα για το έτος 2003 19,8%, για το έτος 2004 11,1%, για το έτος 2005 5,6%. Άννα ΙΙ για το έτος 2003 7,9%, για το έτος 2004 7,4%, για το έτος 2005 7,7%.

γ) Συμπεράσματα

Από τις καταστάσεις αναλύσεων διελεύσεων, των ετών 2002,2003, 2004 και 2005, που προσκόμισε η καταγγελλόμενη, εξάγονται τα εξής συμπεράσματα:

- Το έτος 2002 τα πλοιάρια των καταγγελλόντων ΑΛΦΑ και ΑΝΝΑ ΙΙ, καθώς και το πλοιάριο ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ που ανήκει στην τρίτη των αρχικά καταγγελλόντων και παραιτηθείσα στη συνέχεια, ήσαν αυτά που πραγματοποιούσαν το σύνολο σχεδόν των διελεύσεων της Διώρυγας με της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοιάρια, με εξαιρέσεις πολύ λίγες συγκριτικά διελεύσεις πλοιαρίων άλλων εταιρειών όπως το ΟΔΥΣΣΕΑΣ, ΔΕΛΦΙΝΙ, ΡΕΝΑΣ ΙΙ, ΠΗΓΑΣΟΣ κ.α. τα οποία παρουσιάζονται εντελώς σποραδικά να πραγματοποιούν μικρό (3-5) αριθμό διελεύσεων μηνιαία.
- Το έτος 2003 εισέρχεται στην εν λόγω αγορά το πλοιάριο της καταγγελλόμενης CANAL VISTA και γίνεται, όπως φαίνεται από τις καταστάσεις ο κυριότερος ανταγωνιστής των πλοιαρίων των καταγγελλόντων, κατακτώντας ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς και εκτοπίζοντας σταδιακά τους ανταγωνιστές του.
- Η παραπάνω περιγραφόμενη κατάσταση γίνεται πλέον απολύτως εμφανής κατά το έτος 2004 όπου πλέον το CANAL VISTA κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο στον αριθμό διελεύσεων σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, με αποκορύφωμα το έτος 2005 κατά το οποίο οι ανταγωνιστές του φαίνεται να έχουν σχεδόν εξαφανισθεί.
- Αξίζει να σημειωθεί ότι οι καταγγέλλουσες, για να καλύψουν με τις επικρατούσες τιμές, τη δαπάνη των διοδίων, «πρέπει» να έχουν έναν ελάχιστο αριθμό επιβατών (περίπου 30), εν αντιθέσει με την καταγγελλόμενη η οποία μπορεί να διαπλέει τη Διώρυγα, χωρίς να πληρώνει διόδια, ταξιδεύοντας με ελάχιστους επιβάτες.

VII. Νομική Εκτίμηση

Α. Υποβληθείσες ενστάσεις

Η καταγγελλόμενη εταιρεία πρόβαλε ένσταση αναρμοδιότητας της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα, υποστήριξε ότι η υπό κρίση καταγγελία βρίσκεται εκτός των ορίων των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής

Ανταγωνισμού καθόσον τα τέλη διέλευσης από τη Διώρυγα της Κορίνθου προτείνονται απλώς από την Περίανδρος και στη συνέχεια ελέγχονται, εγκρίνονται και αποφασίζονται από ειδική επιτροπή ελέγχου που έχει συσταθεί με νόμο και της οποίας η απόφαση συνιστά εκτελεστή διοικητική πράξη που προσβάλλεται ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού απέρριψε την ένσταση αναρμοδιότητας που πρόβαλε η καταγγελλόμενη εταιρεία ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ, καθόσον αυτή κρίνεται για παραβίαση του άρθρου 2 του ν. 703/1977, που αφορά την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης και συνεπώς είναι αρμόδια η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Το άρθρο 8α του ν. 1067/1990 προβλέπει τη σύσταση της Επιτροπής η οποία είναι αρμόδια για τον προληπτικό έλεγχο τήρησης των όρων που έχουν τεθεί με τη Σύμβαση Παραχώρησης και οι οποίοι όροι πρέπει να τηρούνται από τον παραχωρησιούχο κατά τη διαμόρφωση των τελών και δικαιωμάτων διέλευσης. Οι όροι αυτοί για τα τέλη και τα δικαιώματα, όπως έχει ήδη αναφερθεί, είναι α) να είναι εναρμονισμένα στο κόστος, β) να μη δημιουργούν διακρίσεις και να εξασφαλίζουν ίση μεταχείριση, γ) να πληρούν τους κανόνες διαφάνειας και να δημοσιεύονται και δ) να βασίζονται στην ανάγκη εύλογης απόδοσης των επενδύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί. Ωστόσο, το ίδιο αυτό άρθρο, όπως και η Σύμβαση Παραχώρησης ορίζουν ο παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα καθορισμού των τελών και δικαιωμάτων διέλευσης ρυμούλκησης και πλοήγησης των διαπλεόντων τη Διώρυγα πλοίων και πλωτών εν γένει.

Όπως προκύπτει, η αρμοδιότητα της εν λόγω Επιτροπής περιορίζεται στον προληπτικό έλεγχο τήρησης των παραπάνω όρων που έχουν τεθεί στη Σύμβαση Παραχώρησης. Σε κάθε περίπτωση, ο καθορισμός του ύψους των τελών και δικαιωμάτων αποτελεί αποκλειστικό συμβατικό δικαίωμά της ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (βλέπε άρθρο 11 της Σύμβασης Παραχώρησης). Η έγκριση από την εν λόγω Επιτροπή των καθοριζόμενων από την καταγγελλόμενη τελών δεν αναιρεί το γεγονός ότι τα τέλη αποτελούν αντικείμενο μονομερούς καθορισμού από την πλευρά της καταγγελλόμενης.

Κατά συνέπεια, η ύπαρξη καταχρηστικής εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης δεν μπορεί να αποκλειστεί για τον λόγο ότι η κατέχουσα τη δεσπόζουσα θέση επιχείρηση επέβαλε τιμές κατόπιν εγκρίσεως της διοικήσεως αφού διαμορφώνει μονομερώς τις εν λόγω τιμές οι οποίες τελικά επάγονται δυσμενείς διακρίσεις. Η έγκριση των τελών από την αρμόδια εν λόγω επιτροπή δεν νομιμοποιεί την ως άνω περιγραφόμενη πρακτική της ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ ως προς τη διαμόρφωση των τελών.

Σε κάθε περίπτωση, ο προληπτικός έλεγχος που έχει ανατεθεί στην εν λόγω Επιτροπή δεν μπορεί να υποκαταστήσει ούτε να αποκλείσει τον κατασταλτικό έλεγχο της Επιτροπής Ανταγωνισμού ως προς την τήρηση των αρχών και των κανόνων του δικαίου του Ανταγωνισμού και εν προκειμένω την τήρηση της ίσης μεταχείρισης ως προς τον καθορισμό των τελών και δικαιωμάτων διέλευσης της Διώρυγας.

Β. Καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 2 του ν. 703/1977:

«Απαγορεύεται η υπό μιας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων καταχρηστική εκμετάλλευσις της δεσπόζουσας θέσεως αυτών επί του συνόλου ή μέρους της αγοράς της χώρας. Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευσις δύναται να συνίσταται ιδία:

α) στον άμεσο ή έμμεσο εξαναγκασμό προς καθορισμό είτε των τιμών αγοράς ή πωλήσεως είτε άλλων μη εύλογων όρων συναλλαγής,

β) στον περιορισμό της παραγωγής, της κατανάλωσης ή της τεχνολογικής ανάπτυξης, επί ζημία των καταναλωτών,

γ) εις την εφαρμογή ανίσων όρων για ισοδύναμες παροχές, ιδία εις την αδικαιολόγητον άρνησιν πωλήσεων, αγορών ή άλλων συναλλαγών, κατά τρόπον ώστε επιχειρήσεις τινές να τίθενται εις μειονεκτικήν εν τω ανταγωνισμώ θέσιν,

δ) εις την εξάρτησιν της συνάψεως συμβάσεων εκ της παρά των αντισυμβαλλομένων αποδοχής προσθέτων παροχών, ή συνάψεως προσθέτων συμβάσεων αι οποίαι, κατά την φύσιν των ή συμφώνως προς τας εμπορικάς συνηθείας, δεν συνδέονται μετά του αντικειμένου των συμβάσεων τούτων».

Προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 2 είναι η δεσπόζουσα θέση μίας επιχείρησης στο σύνολο ή μέρος της ελληνικής αγοράς και η καταχρηστική εκμετάλλευσή της όπως και η κατά κανόνα ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της δεσπόζουσας θέσεως και της φερόμενης ως καταχρηστικής συμπεριφοράς.

α) Η έννοια της επιχείρησης

Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, επιχείρηση είναι κάθε φορέας που ασκεί οικονομική δραστηριότητα ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς του και από τον τρόπο χρηματοδότησής του[1]. Ως οικονομική δραστηριότητα νοείται κάθε δραστηριότητα προσφοράς αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά[2].

Η ύπαρξη επιχείρησης προϋποθέτει αυτονομία οικονομικής δράσης και συνακόλουθα πλήρη ανάληψη των οικονομικών κινδύνων που συνεπάγεται η εκάστοτε οικονομική δραστηριότητα. Δεν αποτελούν προσδιοριστικά στοιχεία της επιχείρησης ο δημόσιος ή ιδιωτικός χαρακτήρας της, η επιδίωξη κέρδους από αυτήν ή ο τρόπος χρηματοδότησής της[3].

Εξάλλου, η διάταξη του άρθρου 86 ΕΚ περιλαμβάνει ρητά στις περί ανταγωνισμού διατάξεις τις δημόσιες επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις στις οποίες έχουν χορηγηθεί από το κράτος ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα, απαγορεύοντας στα κράτη μέλη διαφοροποιημένη μεταχείριση των παραπάνω επιχειρήσεων έναντι των επιχειρήσεων του ιδιωτικού τομέα.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 703/1977, οι διατάξεις του ν. 703/1977 εφαρμόζονται στις δημόσιες επιχειρήσεις και στις επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας με την επιφύλαξη ρητής πρόβλεψης των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Ανάπτυξης για εξαίρεση τέτοιων επιχειρήσεων από την εφαρμογή του νόμου. Επίσης, οι διατάξεις του ν. 703/1977 εφαρμόζονται και σε

[1] ΔΕΚ C - 41/90, Hofner και Elser, Συλλογή 1991, σελίδα I - 1979, ΔΕΚ C - 67/96, Albany International BV, Συλλογή 1999, σελίδα I-05751.
[2] ΔΕΚ C - 118/85, Επιτροπή/Ιταλία, Συλλογή 1987, I-2599, ΔΕΚ C-35/96, Επιτροπή/Ιταλία, Συλλογή 1998, I-3851.
[3] Βλ. Β. Σκουρής, Ερμηνεία Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, σελίδα 690.



επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων μεταφορών με την επιφύλαξη έκδοσης υπουργικής απόφασης από τους αρμόδιους υπουργούς που να εξαιρεί τέτοιες επιχειρήσεις από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί παραπάνω, ανατέθηκε από το ελληνικό δημόσιο με σύμβαση παραχώρησης στην καταγγελλόμενη εταιρεία «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ» η εκμετάλλευση της Διώρυγας της Κορίνθου και η τουριστική ανάπτυξη της ανήκουσας στη Διώρυγα περιοχής. Σύμφωνα με τα παραπάνω, η καταγγελλόμενη εταιρεία «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ» εμπίπτει στην έννοια της επιχείρησης όπως αυτήν χρησιμοποιείται από το άρθρο 1 του ν. 703/1977 και η ανάθεση αυτή των αποκλειστικών δικαιωμάτων δεν συνεπάγεται την εξαίρεση της ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού ούτε την εφαρμογή οποιασδήποτε εξαίρεσης από τους κανόνες ανταγωνισμού.

β) Η έννοια της δεσπόζουσας θέσης

Σύμφωνα με την πάγια νομολογία[4] της Επιτροπής Ανταγωνισμού, μια επιχείρηση βρίσκεται σε δεσπόζουσα θέση όταν έχει τη δύναμη της ανεξάρτητης συμπεριφοράς και αυτή η ανεξαρτησία της επιτρέπει να ενεργεί χωρίς να υπολογίζει τους ανταγωνιστές, τους αγοραστές ή τους προμηθευτές.

Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση United Brands[5] όρισε τη δεσπόζουσα θέση ως τη «θέση οικονομικής δύναμης που απολαμβάνει μια επιχείρηση και της δίνει τη δυνατότητα να παρεμποδίζει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό που διατηρείται στη σχετική αγορά δίνοντάς της τη δύναμη να συμπεριφέρεται σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές της, τους πελάτες και τέλος τους καταναλωτές».

Η δεσπόζουσα θέση μίας επιχείρησης συνίσταται αφενός στη δυνατότητα της επιχείρησης να συμπεριφέρεται ανεξάρτητα και αφετέρου στην ικανότητα της επιχείρησης να εμποδίζει τον ανταγωνισμό στη σχετική αγορά. Ανεξάρτητη συμπεριφορά μίας επιχείρησης είναι δυνατόν να υπάρχει όταν ο ανταγωνισμός δεν λειτουργεί ως προς την δεσπόζουσα επιχείρηση και η συμπεριφορά της επιχείρησης δεν καθορίζεται μόνον ή κατά κύριο λόγο από την αγορά. Συνεπώς, η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης συνίσταται στη δυνατότητα της επιχείρησης να επηρεάσει μονομερώς τους όρους του ανταγωνισμού στη σχετική αγορά η οποία έχει συνδυαστεί επιπρόσθετα από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με την πραγματική δυνατότητα της επιχείρησης να εμποδίζει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στο σύνολο ή μέρος της αγοράς αυτής[6].

Για την κατάφαση της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης με την έννοια που παρατίθεται παραπάνω, εξετάζεται το μέγεθος της επιχείρησης και συγκεκριμένα το μερίδιο αγοράς που κατέχει η επιχείρηση στη σχετική αγορά. Στην υπόθεση Hoffman-la Roche[7], το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σημείωσε ότι, παρόλο που η σημασία των μεριδίων αγοράς μπορεί να διαφέρει από μία αγορά σε άλλη, θα μπορούσε βάσιμα να θεωρηθεί ότι τα πολύ υψηλά μερίδια αγοράς αποτελούν από μόνα τους, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, απόδειξη της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης. Εξάλλου, απόδειξη της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης συνιστά η κατοχή μονοπωλίου.

Εάν το μερίδιο αγοράς που κατέχει μία επιχείρηση δεν είναι τόσο υψηλό ώστε να θεωρείται καθαυτό δεσπόζουσα θέση, το μερίδιο αγοράς εξετάζεται συνδυαστικά με τα μερίδια των ανταγωνιστών στη σχετική αγορά καθώς και τη δομή της αγοράς συμπεριλαμβανομένων στοιχείων όπως οι φραγμοί εισόδου στην εν λόγω αγορά, η δυνατότητα επιβίωσης ανταγωνιστών, η εξάρτηση από πελάτες και προμηθευτές κ.τ.λ.

Προκειμένου να εκτιμηθεί αν μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση, πρέπει κατ΄ αρχήν να προσδιορισθεί η «αγορά αναφοράς»[8], δηλαδή η σχετική γεωγραφική αγορά και η αγορά παροχής υπηρεσιών στην οποία αξιολογείται η ισχύς της επιχείρησης που φέρεται ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση. Στην υπό κρίση υπόθεση, η καταγγελλόμενη εταιρεία ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ κατέχει νόμιμο μονοπώλιο με σκοπό την εκμετάλλευση των δικαιωμάτων της Διώρυγας Κορίνθου. Συγκεκριμένα, η καταγγελλόμενη εταιρεία ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ έχει το συμβατικό δικαίωμα για την εκμετάλλευση και διαχείριση της Διώρυγας της Κορίνθου που περιλαμβάνει την είσπραξη τελών και δικαιωμάτων διέλευσης της Διώρυγας. Το μονοπώλιο που κατέχει η εταιρεία ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ καλύπτει ολόκληρη τη σχετική αγορά η οποία είναι η διαχείριση και η εκμετάλλευση της Διώρυγας και στην εν λόγω αγορά δεν υπάρχει ανταγωνισμός όσον αφορά τις οικείες δραστηριότητες.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί παραπάνω, η αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται οι καταγγέλλοντες είναι η αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων εκδρομών και ειδικότερα η αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων εκδρομών κατά μήκος της Διώρυγας και στις γύρω περιοχές. Στην αγορά αυτή δραστηριοποιείται και η καταγγελλόμενη εταιρεία με ένα μόνο σκάφος, το CANAL VISTA, το οποίο πραγματοποιεί περιηγήσεις σε ανταγωνισμό με τα υπόλοιπα αντίστοιχα σκάφη που εκτελούν τουριστικές θαλάσσιες εκδρομές στην περιοχή της Διώρυγας.

Στην περίπτωση που οι υπηρεσίες που καλύπτει η υποδιαίρεση αγοράς αποτελούν το αντικείμενο μιας νομίμως παραχωρηθείσας αποκλειστικότητας, με αποτέλεσμα οι αιτούντες τις υπηρεσίες να βρίσκονται σε κατάσταση οικονομικής εξαρτήσεως έναντι του παρέχοντος αυτές, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως σε χωριστή αγορά, ακόμη κι αν οι υπηρεσίες που παρέχονται κατ' αποκλειστικότητα δεν ανήκουν στην ίδια αγορά με την αγορά στην οποία ανήκουν οι αιτούντες τις υπηρεσίες[9].

4 Βλ. για παράδειγμα, ΕΠΑ 13/19.11.1981, ΕΠΑ 15/19.11.1981, ΕΠΑ 24/21.1.1982.
5 ΔΕΚ, 27/76 Συλλογή 1978, σελίδα 207, παρ.65.
6 Κοτσίρης Λ., Δίκαιο Ανταγωνισμού, σελίδα 503.
7 ΔΕΚ 85/76, Συλλ. 1979, σελίδα 461
8 Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 94/19/ΕΚ Sea Containers κατά Stena Sealink, Επίσημη Εφημερίδα 1994 L 15/8, παράγραφος 61.
9 Βλέπε T-229/94, Deutsche Bahn AG κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1997 σελίδα II-01689, παράγραφος 57.

Η εταιρεία ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ κατέχει το νόμιμο μονοπώλιο εκμετάλλευσης και διαχείρισης της Διώρυγας. Στα πλαίσια των δικαιωμάτων που της έχουν παραχωρηθεί η εταιρεία ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ καθορίζει με δική της πρωτοβουλία τα τέλη και τα δικαιώματα διέλευσης της Διώρυγας Έχει επίσης το αποκλειστικό δικαίωμα να εισπράττει τα τέλη και τα δικαιώματα διέλευσης. Κατά συνέπεια, με δεδομένο ότι η εταιρεία ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ κατέχει δεσπόζουσα θέση όσον αφορά τη διαχείριση της Διώρυγας και συγκεκριμένα ως προς τον καθορισμό και την είσπραξη των τελών διέλευσης της Διώρυγας θα πρέπει να εξετασθεί κατά πόσο η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ έχει προβεί σε κατάχρηση της δεσπόζουσας αυτής θέσης σε βάρος των καταγγελλόντων που δραστηριοποιούνται στην αγορά παροχής θαλάσσιων εκδρομών κατά μήκος της Διώρυγας και στις γύρω περιοχές.

γ) Η έννοια της καταχρηστικής εκμετάλλευσης

Το άρθρο 2 του ν. 703/1977 δεν απαγορεύει την κατοχή ή την απόκτηση δεσπόζουσας θέσης αλλά μόνο την καταχρηστική εκμετάλλευσή της. Η έννοια της καταχρηστικής συμπεριφοράς δεν ορίζεται στο άρθρο 2 του νόμου. Το άρθρο 2 περιλαμβάνει μία ενδεικτική απαρίθμηση ορισμένων μορφών συμπεριφοράς που εφόσον προέρχονται από επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση, συνιστούν καταχρηστική εκμετάλλευσή της και συνεπώς είναι παράνομες.

Ως καταχρηστική στάση λογίζονται «οι πρακτικές εκείνες που ενδέχεται να επηρεάσουν τη δομή ορισμένης αγοράς στην οποία, συνεπεία της ύπαρξής της εν λόγω επιχείρησης, έχει ήδη εξασθενήσει ο ανταγωνισμός και οι οποίες, με την προσφυγή σε μεθόδους που διαφέρουν από τις μεθόδους που διέπουν τον ομαλό ανταγωνισμό για τη διοχέτευση εμπορευμάτων ή υπηρεσιών με βάση τις επιδόσεις των εμπορευόμενων, έχουν ως αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η διατήρηση ή η ανάπτυξη του επιπέδου του ανταγωνισμού που επικρατεί στην αγορά»[10].

Μεταξύ των άλλων ενδεικτικών αυτών περιπτώσεων, το άρθρο 2 εδάφιο 2 περ. γ του ν. 703/1977 προβλέπει ότι η καταχρηστική εκμετάλλευση δύναται να συνίσταται στην εφαρμογή «ανίσων όρων δι' ισοδύναμους παροχάς, ιδία εις την αδικαιολόγητον άρνηση πωλήσεως, αγορών ή άλλων συναλλαγών, κατά τρόπον ώστε επιχειρήσεις τινές να τίθενται εις μειονεκτικήν εν τω ανταγωνισμώ θέσιν».

Η παραπάνω ενδεικτικά αναφερόμενη περίπτωση καταχρηστικής εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης βασίζεται στην αρχή της απαγόρευσης της διακριτικής μεταχείρισης που συνίσταται αφενός στην επιταγή ίσης μεταχείρισης για ισοδύναμες παροχές, αφετέρου δε την επιταγή της διαφορετικής μεταχείρισης, εφόσον οι παροχές δεν είναι ισοδύναμες. Εξάλλου, καταχρηστική μπορεί να είναι η άρνηση συναλλαγής εφόσον αυτή δεν είναι αντικειμενικά αιτιολογημένη.

Εκ του συνδυασμού της απαγόρευσης της διακριτικής μεταχείρισης και της αδικαιολόγητης άρνησης συναλλαγής, έχει αναπτυχθεί από τη νομολογία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων η θεωρία κατά την οποία η άρνηση πρόσβασης σε «βασικές διευκολύνσεις» μπορεί να αποτελέσει καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης («essential facilities doctrine»). Στα πλαίσια της θεωρίας αυτής, η ελεγχόμενη συμπεριφορά συνίσταται στην άρνηση μίας επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση η οποία κατέχει και ελέγχει μία βασική διευκόλυνση ή μία βασική υποδομή να παρέχει πρόσβαση στους ανταγωνιστές της προκειμένου οι τελευταίοι να παρέχουν υπηρεσίες στους πελάτες τους. Άλλως, δύναται να θεωρηθεί ότι η εν λόγω επιχείρηση επίσης εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση εάν παρέχει πρόσβαση στους ανταγωνιστές της στη διευκόλυνση ή υποδομή την οποία ελέγχει υπό όρους λιγότερο ευνοϊκούς από αυτούς υπό τους οποίους η εν λόγω επιχείρηση ή άλλες συνδεδεμένες επιχειρήσεις με αυτήν έχουν πρόσβαση για τις δικές της δραστηριότητες.

Η ως άνω περιγραφόμενη συμπεριφορά εμπίπτει στην απαγόρευση της καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης όταν η διευκόλυνση ή η υποδομή που ελέγχει μία επιχείρηση έχει τέτοια στρατηγική θέση ή κατοχυρώνεται από ιδιαίτερη νομοθετική πρόβλεψη κατά τρόπο ώστε να καθίσταται για τους ανταγωνιστές βασική και θεμελιώδης για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Εάν σε μία τέτοια περίπτωση η επιχείρηση, που ελέγχει αυτήν τη διευκόλυνση ή υποδομή, καταστήσει αδύνατη ή δυσχερή την χρήση της για τους ανταγωνιστές της, εμποδίζει την είσοδο ή άλλως δυσκολεύει σημαντικά την παραμονή και εδραίωση των ανταγωνιστών στη σχετική αγορά, όπως έχει αναλυθεί σε σειρά υποθέσεων ενώπιον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

Όπως προκύπτει από την έως τώρα νομολογία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προκειμένου να εφαρμοστεί η θεωρία της βασικής υποδομής πρέπει να πληρούνται μία σειρά από βασικές προϋποθέσεις: (α) ο έλεγχος μιας βασικής υποδομής από μια επιχείρηση που είναι σε μονοπωλιακή θέση, υπό την έννοια ότι η είσοδος σε αυτή την υποδομή είναι απαραίτητη προϋπόθεση, προκειμένου μία επιχείρηση να είναι σε ανταγωνιστική θέση, (β) η αδυναμία ή το δυσχερές της δημιουργίας αυτής της υποδομής, (γ) η άρνηση πρόσβασης σε ανταγωνιστές ή η παροχή πρόσβασης με δυσμενείς όρους, (δ) η υποδομή πρέπει να μπορεί να διατεθεί και (ε) η έλλειψη δικαιολογητικών λόγων αρνήσεως πρόσβασης ή παροχής με δυσμενείς όρους στην υποδομή[11].

Όπως ήδη σημειώθηκε παραπάνω, η εταιρεία ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ έχει το συμβατικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και διαχείρισης της Διώρυγας της Κορίνθου. Στα πλαίσια της συμφωνίας με την ΑΕΔΙΚ η οποία της παραχώρησε τη διαχείριση της Διώρυγας, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να καθορίζει και να εισπράττει τα τέλη διέλευσης της Διώρυγας (βλέπε άρθρο 11.2.2 της Σύμβασης Παραχώρησης). Επιπλέον, στα πλαίσια της ίδιας συμφωνίας, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ έχει το δικαίωμα να προβεί στην τουριστική εκμετάλλευση της Διώρυγας μέσω επενδύσεων που περιλαμβάνουν την αγορά και τη λειτουργία σκαφών τύπου «bateau mouche».

Η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ με την αγορά και τη λειτουργία του Canal Vista από το 2003 δραστηριοποιήθηκε στην ίδια σχετική αγορά με τα πλοιάρια των καταγγελλόντων. Συ-

[10] ΔΕΚ C - 85/76, Hoffman-La Roche κατά της Επιτροπής, Συλλογή 1979, σελίδα 541.

[11] Βλ. Α. Μικρουλέα, Η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης του άρθρου 2 ν. 703/1977, ΧρΙΔ ΣΤ/2006, σελίδα 24.

γκεκριμένα, όπως έχει ήδη σημειωθεί παραπάνω, τόσο το Canal Vista όσο και τα πλοιάρια των καταγγελλόντων παρέχουν υπηρεσίες θαλασσίων εκδρομών κατά μήκος της Διώρυγας και στις γύρω περιοχές.

Πιο αναλυτικά, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ έχοντας αναλάβει τη διαχείριση της Διώρυγας από το 2001 και έχοντας το δικαίωμα να αυξομειώνει τα τέλη διόδου της Διώρυγας, όφειλε σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης (Άρθρο 11.2.1. της Σύμβασης Παραχώρησης) να εξασφαλίζει ότι τα Τέλη και Δικαιώματα (α) είναι εναρμονισμένα με το λειτουργικό κόστος της Διώρυγας και με την ανάγκη εύλογης απόδοσης των επενδύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί, (β) να μη δημιουργούν διακρίσεις και να εξασφαλίζουν ίση μεταχείριση (γ) να πληρούν τους κανόνες διαφάνειας. Χρησιμοποιώντας το συμβατικό δικαίωμα για αυξομείωση των τελών και δικαιωμάτων, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ αύξησε σταδιακά κατά την τριετία 2001 έως 2004 κατά 852% τα τέλη διέλευσης της Διώρυγας για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με ελληνική σημαία που είναι νηολογημένα στα Ίσθμια, Λουτράκι και Κόρινθο και τα οποία περιλαμβάνουν τα πλοιάρια των καταγγελλόντων.

Ο λόγος για την αύξηση αυτή που επικαλέστηκε η καταγγελλόμενη εταιρεία ήταν η εξίσωση του ύψους των τελών με τα σκάφη ίδιας κατηγορίας άλλων νηολογίων. Ωστόσο, η αύξηση αυτή είναι δυσανάλογα υψηλή για τα πλοιάρια των καταγγελλόντων που διέρχονται με σαφώς μεγαλύτερη συχνότητα τη Διώρυγα σε σύγκριση με τα πλοιάρια άλλων νηολογίων προκειμένου να κατευθυνθούν σε προορισμούς κοντινούς. Η καταγγελλόμενη εταιρεία δεν έλαβε υπόψη της τον παράγοντα της συχνότητας διέλευσης των καταγγελλόντων από τη Διώρυγα αναφορικά με την διαμόρφωση των τελών διόδου αλλά ούτε και τους προορισμούς που στην περίπτωση των καταγγελλόντων είναι οι περιοχές γύρω και κοντά στη Διώρυγα. Η ως άνω αύξηση των τελών καθίσταται ιδιαίτερα επαχθής για τους καταγγέλλοντες όπως αποδεικνύεται και από τη συνεχή μείωση των εσόδων των καταγγελλουσών εταιρειών η οποία προκύπτει από τα στοιχεία που έχουν προσκομίσει οι καταγγέλλοντες.

Η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται ότι η ως άνω διαμόρφωση των τελών οφείλεται στο γεγονός ότι εισήγαγε νέα κατηγοριοποίηση των σκαφών προκειμένου όλα τα επιβατηγά πλοία να ανήκουν σε χωριστή κατηγορία διακριτή από εκείνες των φορτηγών πλοίων. Όπως ήδη έχει σημειωθεί παραπάνω, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ δημιούργησε μία νέα κατηγορία σκαφών η οποία περιλαμβάνει όλα τα επιβατηγά συμπεριλαμβανομένων και των επαγγελματικών τουριστικών πλοίων και των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.

Ωστόσο, η καταγγελλόμενη κατά τη διαμόρφωση της παραπάνω κατηγορίας δεν έλαβε υπόψη της τον παράγοντα συχνότητας διέλευσης και τον παράγοντα της εγγύτητας των προορισμών του κάθε είδους σκαφών προκειμένου να καθορίσει ανάλογο ύψος των τελών διέλευσης. Με βάση τη σύμβαση παραχώρησης, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ δικαιούται μεν να διαφοροποιεί τις βασικές κατηγορίες πλοίων και οχημάτων για τις ανάγκες διαμόρφωσης των τελών (βλέπε άρθρο 11.2.2 της Σύμβασης Παραχώρησης) αλλά οφείλει ταυτόχρονα να μεριμνά να μη δημιουργεί διακρίσεις και να εξασφαλίζει ίση μεταχείριση (βλέπε άρθρο 11.2.1 της Σύμβασης Παραχώρησης). Με την ως άνω κατηγοριοποίηση, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ προέβη σε μία αδικαιολόγητη εξομοίωση, ως προς το ύψος των τελών διέλευσης που πρέπει να καταβληθούν, πολλών διαφορετικών κατηγοριών θαλασσίων σκαφών τα οποία διέρχονται από τη Διώρυγα με διαφορετική συχνότητα και για διαφορετικούς λόγους.

Η μη λήψη υπόψη της συχνότητας διέλευσης και της εγγύτητας των προορισμών των σκαφών των οποίων η κατάταξή τους σε κατηγορίες αναθεωρήθηκε και αντίστοιχα αυξήθηκαν όπως σημειώθηκε παραπάνω σταδιακά κατά 852% τα τέλη διέλευσης δεν εξασφαλίζει την ίση μεταχείριση των σκαφών. Αντίθετα, η εν λόγω κατηγοριοποίηση εξομοιώνει ως προς το ύψος των τελών που υποχρεώνονται να καταβάλλουν σκάφη τα οποία εξαρτούν τις δραστηριότητές τους από την επανειλημμένη διέλευση επί καθημερινής βάσεως από τη Διώρυγα με σκάφη των οποίων οι διελεύσεις δεν είναι τακτικές ή μπορεί να είναι εξαιρετικά περιορισμένες.

Επιπλέον, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ δραστηριοποίησε από το 2003 και έπειτα το Canal Vista στην ίδια αγορά με τα πλοιάρια των καταγγελλόντων χωρίς όμως να καταβάλλει τα τέλη διέλευσης της Διώρυγας όπως ήδη έχει παρατεθεί στο προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσης. Μόνο το γεγονός ότι βάσει της Σύμβασης Παραχώρησης, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ έχει τη δυνατότητα να δραστηριοποιηθεί στην ίδια αγορά με τους καταγγέλλοντες με την αγορά και τη λειτουργία σκαφών τύπου «bateau mouche» στην περιοχή της Διώρυγας δίνει τη δυνατότητα να νοθεύσει προς όφελός της τον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά θαλασσίων εκδρομών στη συγκεκριμένη περιοχή.

Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η παραχώρηση και άσκηση των αποκλειστικών δικαιωμάτων που έχουν χορηγηθεί σε συγκεκριμένη επιχείρηση δύναται να την άγει σε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεώς της ή άλλως τα αποκλειστικά αυτά δικαιώματα είναι ικανά να δημιουργήσουν μια τέτοια κατάσταση, που οδηγεί εκ των πραγμάτων την επιχείρηση αυτή σε μια τέτοια καταχρηστική συμπεριφορά.

Στην υπόθεση Raso[12] το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξέτασε κατά πόσο απαγορεύεται από τα άρθρα 82 και 86 της Συνθήκης εθνική νομοθεσία η οποία όχι μόνο χορηγεί σε λιμενεργατική συντεχνία αποκλειστικό δικαίωμα της διαθέσεως εκτάκτου εργατικού δυναμικού στους παραχωρησιούχους λιμενικού terminal και τις λοιπές επιχειρήσεις που έχουν άδεια λειτουργίας εντός του λιμένα αλλά επιπλέον της επιτρέπει να τις ανταγωνίζεται στην αγορά της παροχής λιμενικών υπηρεσιών.

Συγκεκριμένα το Δικαστήριο αποφάνθηκε τα εξής:

«27....καίτοι η δημιουργία απλώς και μόνο δεσπόζουσας θέσεως με τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων, υπό την έννοια του άρθρου 86, παράγραφος 1 της

[12] Υπόθεση C - 163/96, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1998 σελίδα I-00533

Συνθήκης δεν αντιβαίνει καθεαυτήν στο άρθρο 82, ένα κράτος μέλος παραβαίνει τις απαγορεύσεις αμφοτέρων των διατάξεων αυτών όταν η άσκηση και μόνον των αποκλειστικών δικαιωμάτων που έχουν χορηγηθεί στη συγκεκριμένη επιχείρηση την άγει σε καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεώς της ή όταν τα δικαιώματα αυτά είναι ικανά να δημιουργήσουν μια τέτοια κατάσταση που οδηγεί εκ των πραγμάτων την επιχείρηση αυτή σε μια τέτοια καταχρηστική συμπεριφορά

28. Συναφώς, επιβάλλεται η παρατήρηση ότι, στο μέτρο που το καθεστώς που θεσπίζει ο νόμος του 1994 όχι μόνο χορηγεί στη μετατραπείσα πρώην λιμενεργατική συντεχνία το αποκλειστικό δικαίωμα της διαθέσεως εκτάκτου εργατικού δυναμικού στους παραχωρησιούχους terminal και τις λοιπές επιχειρήσεις που έχουν άδεια λειτουργίας εντός του λιμένα αλλά επιπλέον, της επιτρέπει, όπως προκύπτει από τη σκέψη 17 της παρούσας αποφάσεως να τις ανταγωνίζεται στην αγορά της παροχής υπηρεσιών, αυτή η μετατραπείσα πρώην λιμενεργατική συντεχνία βρίσκεται σε κατάσταση συγκρούσεως συμφερόντων.

29. Πράγματι, κάνοντας απλώς χρήση του μονοπωλίου της, η επιχείρηση αυτή είναι σε θέση να νοθεύσει προς όφελός της την ισότητα ευκαιριών μεταξύ των διαφόρων επιχειρηματιών που ασκούν δραστηριότητα στην αγορά της παροχής λιμενικών υπηρεσιών.

....

31. Υπό τις συνθήκες αυτές, ένα νομικό πλαίσιο όπως αυτό που απορρέει από τον νόμο του 1994 πρέπει να θεωρείται ως αντιβαίνον, αυτό καθεαυτό, στο άρθρο 90, παράγραφος 1, σε συνδυασμό προς το άρθρο 86 της Συνθήκης. Συναφώς δεν έχει σημασία ότι το αιτούν δικαστήριο δεν ανέφερε περιπτώσεις καταχρηστικής συμπεριφοράς εκ μέρους της μετατραπείσας πρώην λιμενεργατικής συντεχνίας».

Συνάγεται από τα παραπάνω ότι μόνη η δραστηριοποίηση της ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ στην ίδια αγορά με τους καταγγέλοντες μπορεί αυτή καθεαυτή να οδηγήσει την εν λόγω επιχείρηση σε καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης και κατά την έννοια του άρθρου 2 του ν. 703/1977, το οποίο αντιγράφει πιστά τη διάταξη του άρθρου 82 της Συνθήκης.

Τα δικαιώματα που έχουν παραχωρηθεί στην ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ τόσο ως προς τη διαχείριση της Διώρυγας όσο και ως προς τη δραστηριοποίηση στην αγορά των θαλασσίων εκδρομών θέτουν την ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ σε μία κατάσταση συγκρούσεως συμφερόντων, αφού η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ είναι σε θέση να νοθεύσει προς όφελός της, την ισότητα ευκαιριών μεταξύ των διαφόρων ανταγωνιστών στην αγορά των θαλασσίων εκδρομών.

Όντως, στην παρούσα υπόθεση, η σύγκρουση συμφερόντων οδήγησε σε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης από την ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ. Όπως προκύπτει από όλα τα παραπάνω, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ προέβη στην υπέρμετρη αύξηση των τελών διέλευσης και συνεπώς στη δημιουργία εξαιρετικά δυσμενών όρων για τη δραστηριοποίηση των καταγγελλόντων στην αγορά των θαλασσίων εκδρομών. Είναι δε σαφές ότι η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ δραστηριοποιείται με σαφώς ευνοϊκούς όρους στην ίδια αγορά με τις καταγγέλλουσες εταιρείες σε αντιδιαστολή με τους επαχθείς όρους που έχουν επιβληθεί στις τελευταίες.

Από τα στοιχεία δε που έχει η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού στη διάθεσή της και όπως σημειώνεται ήδη παραπάνω, η πρακτική της καταγγελλόμενης να αυξήσει τα διόδια κατά ποσοστό 852% σε μια κατηγορία πλοιαρίων στην οποία δραστηριοποιείται και η ίδια με προνομιακό τρόπο, έχει οδηγήσει στη σταδιακή αλλά σταθερή αποδυνάμωση των καταγγελλόντων. Οι διαδρομές που εκτελούν οι καταγγέλλουσες εταιρείες μειώθηκαν σημαντικά το 2004 ενώ το 2005 έχουν ελαχιστοποιηθεί. Αντίθετα το Canal Vista κατά το έτος 2004 εκτέλεσε το μεγαλύτερο μερίδιο των διαδρομών ενώ το 2005 κατέχει το συντριπτικό μερίδιο των θαλάσσιων διαδρομών στην εν λόγω περιοχή.

Συνάγεται ότι η πρακτική της ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ ως προς την διαμόρφωση των τελών σε συνδυασμό με τη δραστηριοποίησή της στην ίδια αγορά με τους καταγγέλλοντες αλλά με πολύ ευνοϊκότερους όρους οδηγεί στη σταθερή αποδυνάμωση των ανταγωνιστών της και την έξοδό τους από την αγορά.

Μία εταιρεία που κατέχει δεσπόζουσα θέση δεν μπορεί να εισάγει διακρίσεις υπέρ των δικών της δραστηριοτήτων σε μία σχετική αγορά. Ο ιδιοκτήτης ενός σημαντικού μέσου που χρησιμοποιεί την ισχύ του σε μια αγορά προκειμένου να προστατεύσει ή να ενισχύσει τη θέση του σε μια άλλη σχετική αγορά αρνούμενος ειδικότερα να παράσχει πρόσβαση σε έναν ανταγωνιστή ή παρέχοντας πρόσβαση υπό όρους λιγότερο ευνοϊκούς από εκείνους των δικών του υπηρεσιών και επιβάλλοντας με τον τρόπο αυτό ανταγωνιστικό μειονέκτημα στον ανταγωνιστή του θεωρείται ότι προβαίνει σε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης[13].

Εν προκειμένω, η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ χρησιμοποίησε το αποκλειστικό της δικαίωμα να διαχειρίζεται τη Διώρυγα, να καθορίζει και να εισπράττει τα τέλη διέλευσης προκειμένου να εδραιώσει και να ενισχύσει τις δραστηριότητες της στην αγορά των θαλασσίων εκδρομών μέσω της δραστηριοποίησης του Canal Vista. Ταυτόχρονα, η πρακτική της ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ εμποδίζει τον ανταγωνισμό και οδηγεί στην εξόντωση των ανταγωνιστών και την έξοδό τους από την εν λόγω αγορά. Συνάγεται από τα παραπάνω ότι η ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ με την ως άνω περιγραφόμενη συμπεριφορά παραβαίνει το άρθρο 2 του ν. 703/1976.

Εξάλλου, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η απαγόρευση της καταχρηστικής εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης ισοδυναμεί με απαγόρευση για κάθε επιχείρηση κατέχουσα δεσπόζουσα θέση να ενισχύει τη θέση της χρησιμοποιώντας μέσα διαφορετικά από εκείνα που εντάσσονται στο πλαίσιο του υγιούς ανταγωνισμού. Ως αποτέλεσμα της απαγόρευσης αυτής, μία επιχείρηση δεν μπορεί να επιβάλλει μονομερώς τιμές επαγόμενες δυσμενείς διακρίσεις.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί παραπάνω, η εταιρεία ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ χρησιμοποίησε το δικαίωμά της να αυξάνει τα τέλη διέλευσης της Διώρυγας και αύξησε σταδιακά

[13] Sea Containers κατά Stena Sealink, Επίσημη Εφημερίδα 1994 L 15/8, παράγραφος 66.

τα τέλη για τα πλοιάρια των καταγγέλοντων κατά 852% την τριετία 2001 - 2004.

Κατόπιν όλων των παραπάνω συνάγεται ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ διαθέτει αυτονομία ως προς τη διαμόρφωση των τελών διέλευσης της Διώρυγας η οποία έχει παραχωρηθεί στην ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ με βάση τη Σύμβαση Παραχώρησης και κατά συνέπεια η ως άνω περιγραφόμενη καταχρηστική πρακτική της ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ η οποία συνίσταται στον καθορισμό του ύψους των τελών και την σχετική κατηγοριοποίηση των σκαφών που συνεπάγονται επαχθείς όρους για τους καταγγέλλοντες καθώς και στην προνομιακή δραστηριοποίηση της ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ στη σχετική αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται οι καταγγέλλοντες συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης κατά παράβαση του άρθρου 2 του ν. 703/1977.

Γ. Μη εφαρμογή του άρθρου 82 ΣυνθΕΚ

Το άρθρο 82 ΕΚ εφαρμόζεται όταν η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης τους εντός της κοινής αγοράς ή σημαντικού τμήματός της δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 εδάφιο α΄ του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης, οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια που έρχονται αντιμέτωπα με μία καταχρηστική πρακτική η οποία είναι δυνατόν να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών υποχρεούνται να εφαρμόσουν όχι μόνο την εθνική νομοθεσία αλλά και το άρθρο 82 της Συνθήκης.

Σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης[14], το κριτήριο του επηρεασμού του εμπορίου είναι αυτόνομο κριτήριο της κοινοτικής νομοθεσίας το οποίο αξιολογείται κατά περίπτωση. Το κριτήριο του επηρεασμού του διακοινοτικού εμπορίου περιορίζει δηλαδή το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 ΣυνθΕΚ στις συγκεκριμένες συμφωνίες και πρακτικές που δύνανται να έχουν ένα ελάχιστο επίπεδο διασυνοριακών επιπτώσεων στο εσωτερικό της Κοινότητας[15].

Η έννοια του «εμπορίου» δεν περιορίζεται στις παραδοσιακές διασυνοριακές ανταλλαγές αγαθών και υπηρεσιών. Είναι ευρύτερη έννοια που καλύπτει όλες τις διασυνοριακές οικονομικές δραστηριότητες[16].

Κατά πάγια νομολογία, για να μπορεί μια απόφαση, συμφωνία ή σύμπραξη να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών πρέπει, βάσει ενός συνόλου νομικών και πραγματικών στοιχείων, να μπορεί να πιθανολογηθεί επαρκώς ότι μπορεί να ασκήσει άμεση ή έμμεση, πραγματική ή δυνητική επίδραση στα εμπορικά ρεύματα μεταξύ κρατών μελών, τούτο δε κατά τρόπο που να προκαλείται φόβος ότι θα μπορούσε να εμποδίσει την πραγματοποίηση ενιαίας αγοράς μεταξύ κρατών μελών[17].

Συνεπώς, η προϋπόθεση να επηρεάζεται το «εμπόριο μεταξύ κρατών μελών» συνεπάγεται την πραγματική ή δυνητική ύπαρξη συνεπειών στις διασυνοριακές οικονομικές δραστηριότητες μεταξύ δύο τουλάχιστον κρατών μελών[18]. Τα άρθρα 81 και 82 εφαρμόζονται επίσης σε περιπτώσεις που αφορούν τμήματα κράτους μέλους[19] υπό την προϋπόθεση όμως ότι ο επηρεασμός είναι αισθητός.

Σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, όταν μία κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης καλύπτει τμήμα μόνο ενός κράτους μέλους, το άρθρο 82 εφαρμόζεται εάν η δεσπόζουσα θέση καλύπτει ένα σημαντικό τμήμα του κράτους μέλους και η καταχρηστική πρακτική καθιστά πιο δύσκολη την πρόσβαση στη σχετική αγορά ανταγωνιστών από άλλα κράτη μέλη.

Στην προκειμένη περίπτωση, η ως άνω διαπιστωθείσα καταχρηστική εκμετάλλευση στην οποία έχει προβεί η καταγγελλόμενη εταιρεία αφορά τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής που εκτελούν τακτικά θαλάσσιες εκδρομές κατά μήκος της Διώρυγας και στις γύρω περιοχές και είναι νηολογημένα στα Ίσθμια, Λουτράκι και Κόρινθο και όχι οποιαδήποτε κατηγορία σκαφών που διέρχεται την Διώρυγα.

Προκύπτει ότι οι επιπτώσεις της καταχρηστικής πρακτικής της ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ αφορούν επιχειρήσεις εγκατεστημένες μόνο σε συγκεκριμένες περιοχές, έχουν δηλαδή τοπικό χαρακτήρα. Δεν θεωρείται δε πιθανό η καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ να καταστεί δυνατή να επηρεάσει την πρόσβαση ανταγωνιστών από άλλα κράτη μέλη στην σχετική αγορά. Κατά συνέπεια η υπό εξέταση καταχρηστική πρακτική δεν θεωρείται ικανή να επηρεάσει αισθητά το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού:

Α) Διαπιστώνει ότι η καταγγελλόμενη εταιρεία «ΠΕΡΙ-

---

[14] Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με αριθ. 2004/C 101/07.

[15] Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με αριθ. 2004/C 101/07 «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης», Εισαγωγή, παρ. 13.

[16] Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με αριθ. 2004/C 101/07 «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης», Εισαγωγή, παρ. 19 με περαιτέρω παραπομπές σε ΔΕΚ 172/80, Züchner, σκέψη 18, Συλλογή 1981, σ. 2021, C-309/99, Wouters, σκέψη 95, Συλλογή 2002, I-1577, C-475/99, Ambulanz Glöckner, σκέψη 49, Συλλογή 2001, I-8089, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-215/96 και 216/96, Bagnasco, σκέψη 51, Συλλογή 1999, I-135, C-55/96, Job Centre, σκέψη 37, Συλλογή 1997, I-7119, και C-41/90, Höfner και Elser, σκέψη 33, Συλλογή 1991, I-1979.

[17] Βλ. αποφάσεις του Δικαστηρίου της 29ης Οκτωβρίου 1980, 209/78 έως 215/78 και 218/78, Van Landewyck κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 207, σκέψη 170, και της 17ης Ιουλίου 1997, C-219/95 P, Ferriere Nord κατά Επιτροπής, σκέψη 20

[18] Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με αριθ. 2004/C 101/07 «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης», Εισαγωγή, παρ. 21.

[19] Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με αριθ. 2004/C 101/07 «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης», Εισαγωγή, παρ. 21 με παραπομπή στην T-213/95 και T-18/96, SCK και FNK, Συλλογή 1997, II-1739.

ΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ» προέβη σε καταχρηστική πρακτική η οποία συνίσταται στον καθορισμό του ύψους των τελών και τη σχετική κατηγοριοποίηση των σκαφών κατά τρόπο ώστε να συνεπάγονται επαχθείς όρους για τους καταγγέλλοντες και να οδηγούν στην προνομιακή δραστηριοποίηση της «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ» στη σχετική αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται οι καταγγέλλοντες και κατά συνέπεια προέβη σε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης κατά παράβαση του άρθρου 2 του ν. 703/1977.

Β) Υποχρεώνει την καταγγελλόμενη εταιρεία «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ» να παύσει την ανωτέρω παράβαση του άρθρου 2 του ν. 703/1977, όπως ισχύει και να παραλείπει αυτή στο μέλλον.

Γ) Υποχρεώνει την καταγγελλόμενη εταιρεία «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ» να προσδιορίσει τα τέλη διέλευσης για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής που παρέχουν υπηρεσίες τακτικών θαλασσίων εκδρομών κατά μήκος της Διώρυγας και στις γύρω περιοχές στο ύψος που αυτά είχαν το έτος 2001 και να αναπροσαρμοσθούν ετησίως για τα έτη 2002, 2003, 2004, 2005, 2006 και για κάθε εφεξής έτος, με ποσοστό ίσο με την μεσοσταθμική αύξηση των τελών διέλευσης των λοιπών κατηγοριών σκαφών.

Δ) Υποχρεώνει την καταγγελλόμενη εταιρεία «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ» να κοινοποιήσει εντός τριάντα (30) ημερών από τη γνωστοποίηση της απόφασης τα ληφθησόμενα μέτρα στην Επιτροπή Ανταγωνισμού και το διάγραμμα εφαρμογής τους, με απειλή χρηματικής ποινής ύψους 5.000 ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης μετά τη λήξη της σχετικής προθεσμίας.

Η απόφαση εκδόθηκε την 28η Ιουλίου 2006.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 7 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 361/Β/4.4.2001).

Ο Πρόεδρος	Η Γραμματέας
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ	**ΟΛΓΑ - ΑΝΙΤΑ ΡΑΦΤΟΠΟΥΛΟΥ**

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**(2310) 423 956**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**(2410) 597449**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	**(210) 413 5228**	**ΚΕΡΚΥΡΑ** - Σαμαρά 13	**(26610) 89 122**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**(2610) 638 109**		**(26610) 89 105**
	(2610) 638 110	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πεδιάδος 2	**(2810) 300 781**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**(26510) 87215**	**ΛΕΣΒΟΣ** - Πλ.Κωνσταντινουπόλεως 1	**(22510) 46 654**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	**(25310) 22 858**		**(22510) 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:
- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 euro, προσαυξανόμενη κατά 0,20 euro για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα ΦΕΚ σε 0,15 euro ανά σελίδα.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	Περίοδος	EURO	Τεύχος	Περίοδος	EURO
Α΄	Ετήσιο	150	Αναπτυξιακών Πράξεων	Ετήσιο	50
Α	3μηνιαίο	40	Ν.Π.Δ.Δ.	Ετήσιο	50
Α΄	Μηνιαίο	15	Παράρτημα	Ετήσιο	50
Β’	Ετήσιο	300	Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας	Ετήσιο	100
Β΄	3μηνιαίο	80	Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου	Ετήσιο	5
Β΄	Μηνιαίο	30	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Ετήσιο	200
Γ΄	Ετήσιο	50	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Εβδομαδιαίο	5
Δ΄	Ετήσιο	220	Α.Ε. & Ε.Π.Ε	Μηνιαίο	100
Δ΄	3μηνιαίο	60			

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ηλεκτρονική μορφή και μέχρι 100 σελίδες σε 5 euro προσαυξανόμενη κατά 1 euro ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε. και Ε.Π.Ε. σε 5 euro ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ. : τηλεφωνικά : 210 - 4071010, fax : 210 - 4071010 internet : http://www.et.gr.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

	Σε έντυπη μορφή	Από το Internet
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κτλ.)	225 €	190 €
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κτλ.)	320 €	225 €
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κτλ. Δημ. Υπαλλήλων)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	320 €	160 €
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	160 €	95 €
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κτλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κτλ.)	33 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δελτίο Εμπορικής και Βιομ/κής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	65 €	33 €
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	10 €	ΔΩΡΕΑΝ
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	2.250 €	645 €
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	225 €	95 €
Πρώτο (Α΄), Δεύτερο (Β΄) και Τέταρτο (Δ΄)	–	450 €

- Το τεύχος του ΑΣΕΠ (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές με την επιβάρυνση των 70 euro, ποσό το οποίο αφορά ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή δικαιώματος ηλεκτρονικής πρόσβασης σε Φ.Ε.Κ. προηγουμένων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη Α΄, Β΄, Δ΄, Αναπτυξιακών Πράξεων & Συμβάσεων, Δελτίο Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας Διακηρύξεων, Δημοσίων Συμβάσεων και Α.Ε. & Ε.Π.Ε., η τιμή προσαυξάνεται πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής έτους 2006, κατά 40 euro ανά έτος παλαιότητας και ανά τεύχος.

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ (το ποσό συνδρομής καταβάλλεται στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 2531 και το ποσό υπέρ ΤΑΠΕΤ (5% του ποσού της συνδρομής) στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 3512).Το πρωτότυπο αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) θα πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στην αρμόδια Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ .
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα ημερολογιακό έτος. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι την 31ην Δεκεμβρίου κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Πληροφορίες Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και λοιπών Φ.Ε.Κ.: 210 527 9000
Φωτοαντίγραφα παλαιών ΦΕΚ - ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ - ΜΑΡΝΗ 8 - Τηλ. (210)8220885 - 8222924
Δωρεάν διάθεση τεύχους Προκηρύξεων ΑΣΕΠ αποκλειστικά από Μάρνη 8 & Περιφερειακά Γραφεία
Δωρεάν ανάγνωση δημοσιευμάτων τεύχους Α΄ από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr